

**UNIVERSIDAD DE CUENCA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

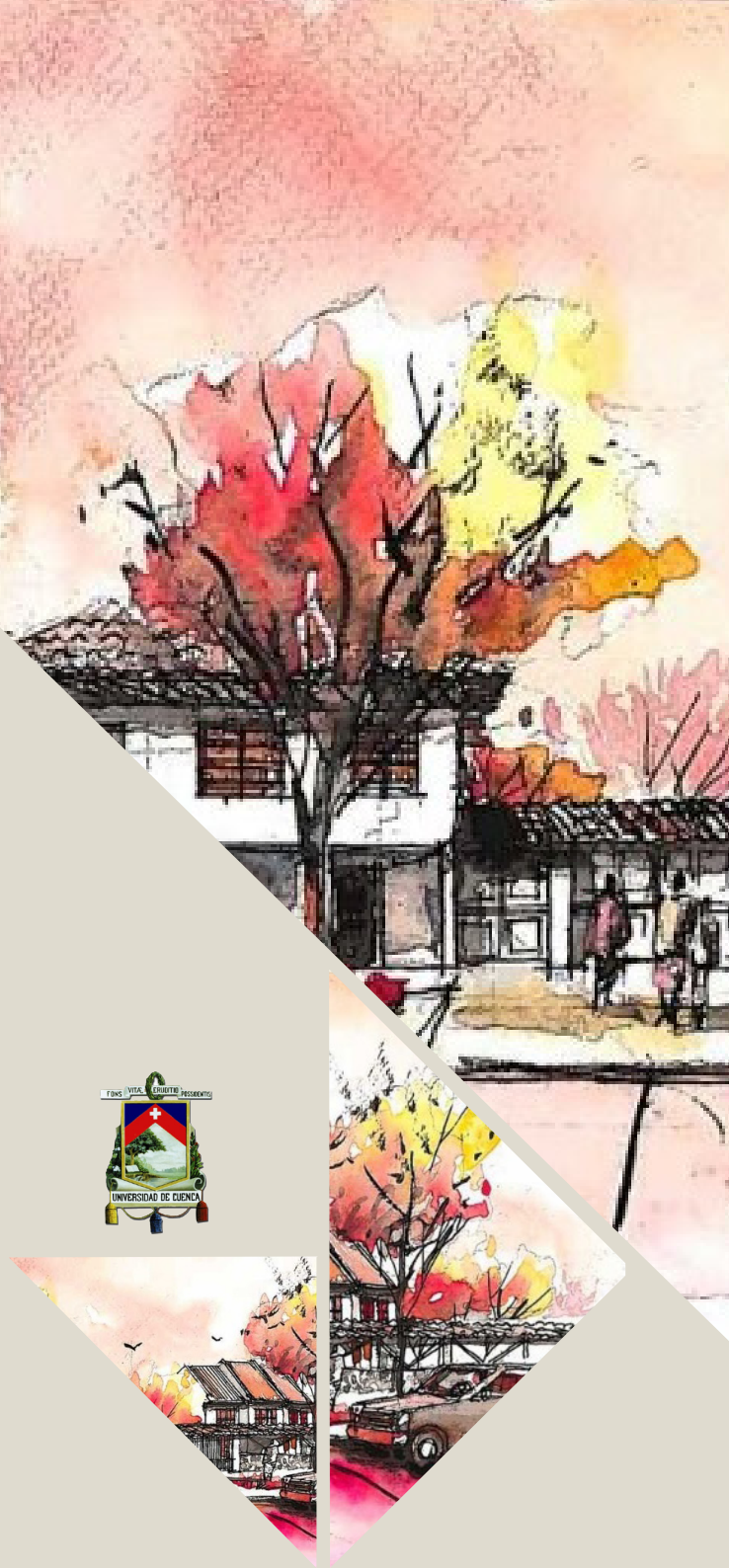
ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN DEL PAISAJE  
EN EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA  
ORDÓÑEZ LASSO, PARA LA FORMULACIÓN DE LÍNEAS  
BASE PARA LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL PAISAJE

**MAESTRIA ARQUITECTURA DEL PAISAJE**

**AUTOR: TATIANA CAROLINA PÉREZ GARCÍA**  
C.I: 0103448072

**DIRECTORA: ARQ. LORENA REGINA VIVANCO CRUZ**  
C.I: 1103469811

**Cuenca, mayo 2018**





### III | RESUMEN

La presente tesis realiza el diagnóstico y valoración del eje de 5.4 km ubicado al sur oeste de la ciudad de Cuenca, donde se ejecuta el proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, mediante la aplicación del concepto del Paisaje Urbano Histórico para la evaluación del paisaje. Así mismo hace énfasis en la necesidad de determinar las alteraciones que sufren estos paisajes con la incorporación de vías poco planificadas y cuáles serían las estrategias de mitigación.

Para ello la tesis se desarrolla en tres capítulos; En el primer capítulo se describen los conceptos en los cuales se sustenta el proceso de análisis del área de estudio, se plantea la problemática, se establece el objetivo general y los objetivos específicos, así como la justificación, y los alcances de la misma. El segundo capítulo refiere al marco metodológico: primero, la descripción del área donde se ejecuta el proyecto de ampliación de la vía; segundo, la definición y caracterización de las unidades que componen este paisaje, y, por último, la valoración de las unidades de paisaje. En el tercer capítulo, se exponen criterios generales para la recuperación del paisaje degradado por la construcción del proyecto de ampliación de la vía, además se presentan las conclusiones a las que se llega con el estudio.

Sabemos que a nivel del país los proyectos de incorporación de infraestructuras lineales (carreteras, autopistas, calles, entre otros) carecen de estudios de paisaje, porque revisada la legislación vigente observamos que en el Ecuador no existen leyes para la protección

del paisaje, en tal virtud este componente no se exige dentro de los planes, programas y proyectos de vías y carreteras, y como resultado encontramos paisajes naturales y antrópicos afectados hasta su degradación, esta alteración es aún mayor en las zonas urbanas en proceso de consolidación como es el caso del proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso que es un corredor de crecimiento hacia la zona oeste de la ciudad de Cuenca, por lo que es razonable y justificado la inclusión del componente paisaje en los estudios, y de esta manera compatibilizar las actividades humanas con la preservación de los recursos culturales, naturales y el patrimonio edificado.

Finalmente, sabemos que las vías son elementos importantes para el desarrollo de las sociedades, y por ésta razón es esencial desarrollar estudios donde la condición lineal de las vías y carreteras no afecte a los componentes que otorgan valor a los paisajes, es por eso que las vías en toda planificación deberán ser un elemento más dentro de la valoración en el contexto general del paisaje.

#### **Palabra clave:**

Paisaje

Vías

Paisaje Urbano Histórico





## IV | ABSTRACT

The present work is the diagnosis and assessment of the immediate environment of the area where the project of extension of Avenida Ordoñez Lasso is located, and which aims to determine the affections that both, cultural landscape and the built heritage, have suffered due to the incorporation of linear infrastructure projects, besides generating criteria and actions for the recovery of these landscape.

During the process of execution of the works, a series of problems affected the elements that characterized and gave value to this landscape; For instance, in the course of three years that the project lasted, 90% of the vernacular buildings have been demolished, which had been registered, in 2008, as heritage assets by the National Institute of Cultural Heritage, region 6, and the Directorate of Historic and Patrimonial Areas of the Municipality of Cuenca (inventory cards are annexed, annex 1); in addition, bridges were demolished, marble crosses were removed which were first located next to the bridges of Rio Amarillo and Balzay River, and served as milestones throughout this route. Likewise, the vegetation of riverbanks and soils with high slopes was affected, altering the edaphic profile of the soil, among other negative effects.

The study area, within the planning of the city of Cuenca, is considered an area of urban expansion, currently consisting of contemporary buildings located in a dispersed way in the territory, and other older buildings (until the year 2016) that, according to the report of the Direction of Historical and Patrimonial Areas of 2008, are considered part of the cultural heritage; In addition, in the territory we find ravines, forest areas, the Tomebamba, Sacay and Balzay rivers, also the Amarillo river and their banks, secondary roads, steep slopes,

and very eroded plots with their consequent deforestation due to the improper handling of construction activities such as construction of houses and the opening of new roads.

Across the country, projects for the incorporation of linear infrastructures (roads, highways, streets, among others) lack landscape studies, and as a result we find natural and anthropic landscapes affected until their degradation, which is even greater in urban areas in process of consolidation such as the expansion project of Avenida Ordoñez Lasso, which is a growth corridor towards the west of the city of Cuenca, so it is reasonable and justified to include the landscape resource in the studies, aimed at making human activities compatible with the preservation of cultural and natural resources, and built heritage as well.

Finally, we know that roads are important elements for the development of societies, and for this reason it is essential to develop plans, programs and projects where their linear condition do not affect the components that give value to landscapes, that is why roads must be a component within the assessment in the general context of the landscape.

Keyword:

Landscape

Ways

Historical Urban Landscape



## V | ÍNDICE

I. Agradecimientos.....	3	Ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso.....	37
II. Dedicatoria.....	5	2.1. Delimitación del área de estudio.....	38
III. Resumen.....	7	2.2. Antecedentes.....	40
IV. Abstract.....	9	2.3. Análisis del paisaje de la Avenida Ordoñez Lasso desde el enfoque del Paisaje Urbano Histórico.....	42
V. Índice.....	11	2.4. Definición y caracterización de las unidades de paisaje.....	72
1. Introducción.....	13	2.6. Valoración de las unidades de paisaje.....	83
2. Objetivo General.....	17	2.7. Estrategias de intervención para alcanzar los objetivos para el desarrollo de la calidad de las unidades de paisaje según la visión del PUH.....	92
3. Objetivos Específicos.....	17	<b>6. CAPÍTULO III: Criterios generales para la recuperación del paisaje en la zona de estudio.....</b>	<b>99</b>
<b>4. CAPÍTULO I: Fundamentación Teórica.....</b>	<b>20</b>	3. Conclusiones y Recomendaciones.....	101
1. Planteamientos conceptuales.....	21	7. Conclusiones.....	110
1.1. ¿Qué es el paisaje?.....	22	8. Bibliografía.....	119
1.2. ¿Qué es el paisaje cultural?.....	22	9. Anexos: Fichas de registro de bienes patrimoniales INPC (2009).....	126
1.3. ¿Qué es el paisaje urbano histórico?.....	23		
1.4. Relación entre paisajes e infraestructuras lineales.....	24		
1.5. El rol del Paisaje Urbano Histórico dentro de la planificación vial de la ciudad.....	26		
1.6. Patrimonio Cultural y la Carretera.....	28		
1.7. Marco normativo para desarrollar los estudios de paisaje	32		
<b>5. CAPÍTULO II: Diagnóstico y Valoración del paisaje caso: Proyecto de Ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso.....</b>	<b>37</b>		
2. Diagnóstico y Valoración del paisaje caso: Proyecto de			

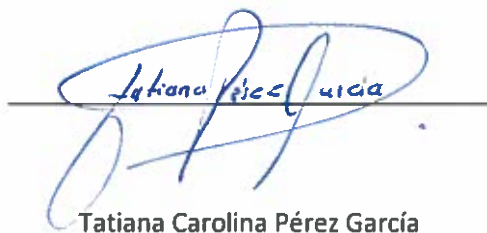
## Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio Institucional

---

Tatiana Carolina Pérez García en calidad de autor/a y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación "ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN DEL PAISAJE EN EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ORDOÑEZ LASSO, PARA LA FORMULACIÓN LÍNEAS BASE PARA LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL PAISAJE", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 11 de mayo de 2018



Tatiana Carolina Pérez García

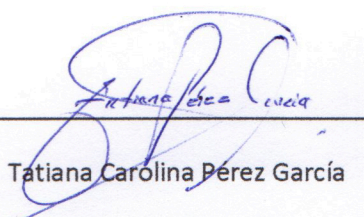
C.I: 010344807-2

## Cláusula de Propiedad Intelectual

---

Tatiana Carolina Pérez García, autor/a del trabajo de titulación "ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN DEL PAISAJE EN EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ORDOÑEZ LASSO, PARA LA FORMULACIÓN DE LÍNEAS BASE PARA LA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL PAISAJE", certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 11 de mayo de 2018



Tatiana Carolina Pérez García

C.I: 010344807-2



## I | AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mi madre por ser mi apoyo y mi guía en todas las etapas de mi vida.

Agradezco a mis hermanos Belén, Eddy y Dieguito por ser mis compañeros.

Agradezco a Sebastián por estar en cada momento de mi vida.





## II | DEDICATORIA

A Dios por darme la fortaleza de sacar mi vida hacia adelante, cada día y paso a paso junto a mi amada familia.

A mi querida madre y abuela con mucho amor y cariño les dedico todo mi esfuerzo y trabajo.

A mi hermana Belén, por ser la mujer más valiente que conozco.

A mi hermano Eddy, por ser mi compañero de vida.

A mi hermano Dieguito, por ser mi alegría y esperanza de un mejor futuro.

A mi compañero, amigo y amor, Sebastián por cuidarme, quererme y apoyarme en todo momento.



# 1. INTRODUCCIÓN

Según el Convenio Europeo del Paisaje (2000), el paisaje se entiende como la percepción de la población respecto a cualquier parte del territorio que resulte de la acción e interacción de factores naturales y humanos; es la transformación de un espacio natural como consecuencia de ser habitado por un grupo humano a lo largo del tiempo; expresa procesos de cambio en los cuales el modo de vida, las costumbres y las tradiciones de la comunidad moldean el entorno y le dotan de un valor histórico particular.

El Paisaje Urbano Histórico (2017), se compone de elementos naturales y culturales, materiales e inmateriales, tangibles e intangibles, por esta razón su concepto tiene como eje medular la alteración del ambiente por diversas situaciones como: la tala de árboles, la construcción de viviendas, edificios y redes viales; sobre paisajes donde la erección de monumentos y el desarrollo de actividades con el tiempo adquirieron significado y los convierten en parte de la identidad de los pueblos.

Las dinámicas transformadoras del urbanismo moderno aceleran la degradación del territorio y del paisaje y los convierten en elementos vulnerables que precisan acciones emergentes e inmediatas de conservación, gestión y planificación. Antaño, los paisajes de la infancia eran referentes inmutables que persistían a lo largo de una generación. ¿Pensar que bosques, ríos, colinas incluso montañas podrían desaparecer en pocos años?

Esta fiebre transformadora se testimonia con actuaciones sobre el suelo urbano a través de la expansión de las ciudades y la creación de complejos habitacionales de segunda residencia; y en el no urbanizable con la erección cada vez mayor de viviendas aisladas, cultivos y obras de infraestructura vial.

El último punto es objeto de análisis en esta monografía cuyo fin revela las alteraciones del Paisaje Urbano Histórico cuando se introducen redes viales; labor que se complementa con el desarrollo de una metodología de mitigación y recuperación con la premisa de la importancia del sistema vial para la construcción de la sociedad a través del desplazamiento de bienes y personas en entornos determinados.

El crecimiento urbano, la propagación espacial de ciertos procesos económicos y sociales, la transformación del espacio agrario, el aislamiento de enclaves naturales y el contacto de agentes socioeconómicos distantes son algunas variables condicionadas a la distribución de carreteras en el territorio. La participación de vías en dinámicas similares a las enunciadas se relaciona con rasgos culturales y naturales del entorno, por tanto, con su paisaje.

Las vías son lineales y esta condición es esencial en la relación que mantienen con los valores del paisaje, simbiosis en la cual el trazado es fundamental porque determina la asociación entre recursos paisajísticos, inmuebles, habitantes y redes viales.



En primer lugar, las vías adquieren expresiones propias en cada paisaje y en segundo, ostentan valores intrínsecos que se desarrollan como parte de dinámicas paisajísticas que reflejan la cultura y naturaleza de procesos antrópicos. Como punto tercero, las carreteras son redes cuyo recorrido posibilita la observación de múltiples paisajes. Estas infraestructuras permiten una percepción escénica del paisaje y facilitan aproximaciones visuales del entorno que se intensifican y profundizan cuando se abandona el vehículo y se transitan a pie. En cuarto lugar, las vías son de libre acceso y poseen estéticas propias que las diferencian entre sí a pesar de su funcionalidad y estandarización; rasgos que singularizan la comunidad a la pertenecen.

Finalmente, las vías como elementos construidos son parte del paisaje y su linealidad determina su presencia en el contexto, en tanto que su integración con las dinámicas urbanas es crucial para valorar el paisaje desde la biodiversidad, factor que incide en la calidad de vida de las personas y en el mantenimiento de procesos básicos del entorno. Su linealidad les dota de flexibilidad y es posible mimetizarlas en el entorno sin demasiado esfuerzo en su planificación y construcción.

Gestionar el paisaje y planificar las vías deberían ser acciones conjuntas. Una proyección sana del territorio tenderá al desarrollo de las sociedades y a la conservación del componente natural; considerando la conciliación entre la accesibilidad total y la congelación del espacio.

Los procesos de Ordenación Territorial deben organizarse de forma coherente, entre sí y con el medio físico. Gómez Orea (2002), justifica la inclusión del paisaje en estudios de Planificación y Ordenamiento Territorial, atendiendo a la categoría de recurso natural que él mismo ha alcanzado porque se ha convertido en un elemento escaso por la presión humana sobre éste. Villarino (1985), añade que el paisaje se renueva con dificultad y se deprecia con facilidad. En consecuencia, “los propios valores del paisaje se convierten en recurso para el hombre como elementos de potencial gestión y/o explotación” (Leno Cerro, 1993, pp.13).

La Avenida Ordoñez Lasso es uno de los corredores de crecimiento urbano de inicios de los setenta y acoge hoy en día los edificios más altos de la ciudad, su extensión es de 6.4 km—desde la Avenida de las Américas hasta la parroquia de Sayausí— y se localiza en la cabecera noroccidental de Cuenca a una altura de 2560 m.s.n.m.

La vía se emplaza junto a la ribera norte del río Tomebamba, casi en línea recta hasta Sayausí y atraviesa un territorio que favoreció durante años la actividad agrícola. A finales de los treinta, con la conclusión de la vía, los propietarios de terrenos colindantes inician la construcción de edificaciones vernáculas rurales cuya importancia radica en la conformación de una tipología arquitectónica definida por procesos de expansión y consolidación de la urbe morlaca. Algunas tienen pórticos hacia la avenida y exhiben sistemas constructivos propios del sector con materiales locales como tierra, madera y teja; testimonian saberes empíricos transmitidos



entre generaciones –carentes de planos, técnicos, regulaciones de uso y ocupación del suelo– y ostentan considerables criterios de sustentabilidad y adaptabilidad al medio físico. Estas características evidencian realidades únicas que deambulan entre mundos urbanos y rurales.

Por lo señalado, en el año 2008 la Municipalidad de Cuenca y el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural incorporan 68 edificaciones vernáculas<sup>1</sup> al patrimonio edificado del cantón. Como consecuencia, la vía y el sector aledaño se categorizan como Paisaje Urbano Histórico, es decir, que ostenta valores tangibles e intangibles contruidos a través de la historia.

Es en este contexto, que en el año 2014 la Municipalidad de Cuenca con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas emprenden la construcción del proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, que consistía en el ensanchamiento de la sección de 12 metros a 22 metros.

Pero en el momento de la ejecución de la obra civil se fueron desencadenando una serie de intervenciones que afectaron a los elementos que caracterizaban y daban valor éste paisaje. Por ejemplo se demolieron las edificaciones vernáculas que en el año

2008 fueron registradas como bienes patrimoniales por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6 (se anexan un ejemplo de las fichas de inventario que se levantaron en el año 2008), se derrocaron puentes, se retiraron las cruces de mármol de los puentes del río Amarillo y río Balzay que servían con hitos a lo largo del recorrido por esta vía, así también se afectó la vegetación de las riberas de los ríos y de los suelos de pendientes elevadas, además que se alteró el perfil edáfico del suelo, etc.

---

<sup>1</sup> Arquitectura vernácula: es aquella que nace en los pueblos autóctonos de cada región, como una respuesta a sus necesidades de hábitat. Lo que hace diferentes a éstas edificaciones de otras, es que las soluciones adoptadas son un ejemplo de adaptación al medio físico, están realizadas por el mismo usuario, apoyado en la comunidad y el conocimiento de sistemas constructivo heredados ancestralmente. Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Arquitectura\\_vern%C3%A1cula](https://es.wikipedia.org/wiki/Arquitectura_vern%C3%A1cula).







## 2. OBJETIVO GENERAL

- Determinar las alteraciones que sufren los paisajes urbano históricos cuando se ejecutan proyectos de construcción de vías.

## 3. OBJETIVO ESPECÍFICOS

- Analizar el paisaje del estado actual de la zona intervenida.
- Identificar unidades de paisaje para valorar y evaluar su Calidad Visual.
- Desarrollar criterios y acciones para la recuperación del paisaje intervenido por la incorporación del proyecto de ampliación de la avenida Ordoñez Lasso.





CAPÍTULO I:  
FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA





## 1. PLANTEAMIENTOS CONCEPTUALES

El año 2000, fue un año importante por la aparición de dos documentos fundamentales para la protección y gestión del paisaje. El primero de ellos, La Carta de Cracovia no muy conocida porque su área de acción es únicamente europea y el Convenio Europeo del Paisaje (CEP), que se convertirá en el documento clave para el desarrollo de los estudios de paisaje.

El CEP forzó a los gobiernos europeos participantes a integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística y en sus políticas en materia cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como en cualesquier otra política que pueda tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje.

Posteriormente en el año 2005, se celebra en la ciudad de Viena el encuentro internacional sobre El Patrimonio Mundial y la Arquitectura Contemporánea bajo el patrocinio de UNESCO, en éste encuentro se desarrolló el Memorandum de Viena donde aparecerá por primera vez, el concepto de *Paisaje Urbano Histórico (PUH)* para referirse a “los conjuntos de cualquier grupo de edificios, estructuras y espacios abiertos, en su contexto natural y ecológico”.

Es en este sentido que el paisaje empieza a tomar relevancia mundial, ya que contribuye a la formación de las culturas locales porque tiene una visión más integradora del patrimonio cultural y natural, además que favorece al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad (UNESCO, 2005).

Por último, en la Recomendación de París sobre el Paisaje Urbano Histórico de 2011 (UNESCO, 2011), la definición de Paisaje Urbano Histórico se refiere a “...la zona urbana resultante de un proceso de estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de “conjunto” o “centro histórico” para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico”. Este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrografía y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad.

Dentro del contexto nacional, revisada la legislación vigente podemos observar que en el Ecuador no existen leyes explícitas que protejan los paisajes. La Ley de Patrimonio Cultural en vigor desde 1979, no contempla la figura de Paisaje Cultural, es entonces cuando surgen problemas al momento de tratar de proteger el entorno natural y paisajístico de los bienes inmuebles patrimoniales y de los monumentos.

Durante muchos años el paisaje en su dimensión cultural no ha sido un tema de interés en el país, sin embargo en la nueva Constitución





Ecuatoriana (2008), en el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización (2010), uso y gestión del suelo, en el art. 3, inciso 7, indica lo siguiente: “relacionar el crecimiento de las ciudades para proteger los valores paisajísticos, patrimoniales y naturales del territorio que permitan un desarrollo integral del ser humano”.

De la misma manera el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (2010), establece que “...los gobiernos municipales son responsables de la formulación, adopción e implementación de programas y proyectos destinados a la preservación, mantenimiento y difusión de los recursos arquitectónicos, culturales y naturales”.

En conclusión, en base a la legislación nacional la elaboración de políticas para la planificación, gestión y protección del paisaje es responsabilidad capital de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

En el caso de Cuenca, hasta la presente fecha no se han desarrollado políticas públicas para la incorporación del paisaje como recurso que se debe gestionar y planificar en los procesos de planificación Territorial.

### 1.1. ¿QUE ES EL PAISAJE?

De acuerdo al Convenio Europeo del Paisaje (2000), instrumento consagrado exclusivamente a la protección, gestión y ordenación de los paisajes, y del cual, en su Capítulo I se desprende su definición,

que expresa: “El paisaje designa cualquier parte del territorio, tal como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y/o humanos y de sus interrelaciones; ...”.

Otros autores como Zoido (s.f.) plantean a partir del Convenio Europeo del Paisaje que:

El paisaje es un hecho eminentemente cultural; refleja las valoraciones que las distintas sociedades hacen de sus territorios, además, todo paisaje tiene unos fundamentos naturales y un proceso histórico de formación que deben ser bien conocidos y considerados en las actuaciones que, en mayor o menor grado, inciden en él.

Como ha sido demostrado en numerosos e importantes estudios, el aprecio por el paisaje es un hecho histórico que se produce en unas poblaciones y grupos sociales antes que en otros. En la mayoría de países del viejo continente el paisaje es un recurso que se gestiona mediante la Planificación Territorial, a continuación se enumeran algunos ejemplos: Plan de Paisaje de la Vall de Guadalest en Valencia-España; El paisaje en los planes subregionales, Junta de Andalucía; Paisaje de Euskadi, gobierno del País Vasco; Carta calabrese del Paesaggio, Italia; Interaktiven Landschaftsplan, Alemania; entre otros.

### 1.2. ¿QUE ES EL PAISAJE CULTURAL?

El Paisaje Cultural, es el resultado de los procesos e interacciones entre el ambiente y las sociedades que lo habitan y organizan, ya

sean de orden natural o antrópico, o ambos combinados, configuran en el espacio un mosaico de fisonomías que denominan paisajes, Zoido (s.f.).

Entonces, El Paisaje Cultural es una realidad compleja, integrada por componentes naturales y culturales, tangibles e intangibles, cuya combinación configura el carácter que lo identifica como tal, es por ello que el paisaje cultural debe abordarse desde diferentes perspectivas, según la Convención del Patrimonio Mundial de UNESCO (2011) existen paisajes culturales: urbanos, rurales, arqueológicos, industriales, etc.

Es por ésta razón que en la actualidad, paralelos a los temas ambientales, los estudios de los paisajes cobran mayor vigencia y presencia dentro del amplio espectro de saberes interesados en un mejor uso del espacio con su incorporación en la Planificación Territorial.

Es en este entorno la necesidad que tiene nuestro país en elaborar un Plan Nacional para la Gestión del Paisaje, tomando como base las definiciones y acuerdos establecidos en las diferentes convenciones que se han desarrollado.

### 1.3. ¿QUE ES EL PAISAJE URBANO HISTÓRICO?

El concepto de Paisaje Urbano Histórico surge dentro del ámbito patrimonial a partir del Memorándum de Viena (UNESCO, 2005) como resultado de la Conferencia Internacional que tuvo lugar en ésta ciudad, la idea de conservación urbana ha estado presente



**Imagen 1.** Avenida Loja. Las infraestructuras han contribuido en la conversión de los espacios en el territorio.(Imagen). Recuperado de [https://www.google.com.ec/search?q=Avenida+Loja,+Cuenca&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiD3s-8qOTVAhWBPiYKHHeHAAWIQ\\_AUICigB&biw=1600&bih=770#imgsrc=UNDmu3pchxdKIM](https://www.google.com.ec/search?q=Avenida+Loja,+Cuenca&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiD3s-8qOTVAhWBPiYKHHeHAAWIQ_AUICigB&biw=1600&bih=770#imgsrc=UNDmu3pchxdKIM)



**Imagen 2.** Google earth (2015). Avenida Ordoñez Lasso antes de implementación del proyecto de ampliación.(Imagen).



como parte de la idealización moderna por parte de urbanistas modernos de inicios del siglo XX, sobre la construcción de ciudades sostenibles.

La discusión sobre PUH se ha extendido a través de Cartas, Convenciones y Recomendaciones a nivel internacional desde la Carta de Atenas (1931) hasta la ya mencionada Convención de Viena (2005), pero es en la Conferencia General de la UNESCO (2011) donde la Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico fue aprobada.

Esta nueva concepción es, por tanto, la más reciente modalidad de preservación del patrimonio, no es una nueva categoría, se trata de una nueva visión encaminada a una gestión integral del territorio con patrimonios históricos.

El planteamiento del paisaje histórico urbano va más allá de la conservación del entorno físico para abarcar el entorno humano en todos sus aspectos, materiales e inmateriales. **Aspira a incrementar la sostenibilidad de las intervenciones de planificación territorial y diseño urbano**, tomando en consideración el medio urbanizado existente, patrimonio inmaterial, la diversidad cultural y factores socioeconómicos y medioambientales, junto con los valores de las comunidades locales (Paisaje Urbano Histórico, 2017a).

Entonces es razonable, que la planificación de la ciudad de Cuenca, declarada por la UNESCO Patrimonio Cultural de la Humanidad en el año de 1999, considere el concepto de PUH como metodología para la elaboración de políticas y mecanismos que equilibren el desarrollo de manera sostenible, haciendo que, por ejemplo, las intervenciones contemporáneas como lo es la incorporación de vías

vayan en armonía con lo preexistente y promuevan el afianzamiento y la consolidación de la relación entre el medio urbano y el entorno natural, entre las necesidades de las generaciones presentes y venideras y la herencia del pasado (Paisaje Urbano Histórico, 2017b).

#### 1.4. RELACIÓN ENTRE PAISAJE E INFRAESTRUCTURAS

Según Zoido (s.f.) en su estudio de "Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo", la relación entre paisaje e infraestructuras resulta particularmente valiosa ya que existe entre ellos una relación insoslayable de carácter histórico porque entre ambos hechos se ha producido un largo proceso de interacción; las infraestructuras han contribuido a la conversión de los espacios siendo el tercer gran modificador de los paisajes naturales, tras la agricultura y la urbanización. Además, el aprecio social de las infraestructuras y su frecuente notoriedad o carácter notable en el paisaje las convierte en hitos o elementos significativos del mismo (Imagen 3).

Como menciona Fernández Ordoñez (1990) en Zoido (s.f.), "la dimensión funcional de las obras públicas se ha impuesto a las restantes dimensiones, incluso a veces, a la económica". Este pensamiento técnico considera inevitable el impacto natural, ambiental y paisajístico de las grandes obras públicas; planteamiento que trascendió a mentalidades generalizadas, al inducir la admiración social por los avances técnicos (funcionalidad) por encima de cualquier otra consideración.

Por esta razón muchos son los servicios que la toma en consideración del paisaje puede prestar en el contexto de la planificación actual. Primero, el paisaje presenta un marco general de coherencia territorial

en la que se debe insertar cualquier obra pública. La amplitud del concepto paisaje lo convierte en un referente causal de mecanismos y procesos naturales operativo en distintas escalas espaciales.

El paisaje incorpora una dimensión cultural a los grandes trabajos y obras, quizás ya presente intuitivamente en algunas infraestructuras realizadas en el pasado, aquellas a las que ahora se les reconoce un excepcional valor estético (imagen 3). El paisaje dota a cada territorio de valor, al singularizarlo física y emocionalmente, convierte la intervención pública en una actuación creativa (Zoido s.f.).

En las infraestructuras ya existentes la consideración del paisaje, ahora mucho después de su ejecución, puede representar también una buena oportunidad de cualificación o revalorización. “Concebidas en el pasado como una actuación necesariamente hostil a la naturaleza, han mantenido con frecuencia ese carácter pese a que el transcurso del tiempo tiende a limar las asperezas de toda cicatriz sobre el terreno” (imagen 4). Entonces, en ellas son hoy necesarias intervenciones recualificadoras para mejorar las condiciones ambientales y estéticas.

Para obtener todas las posibles sinergias existentes entre las infraestructuras y el paisaje esta relación debería ser analizada tomando como punto de partida una clasificación de aquellas que tome en cuenta su incidencia en éste, con independencia de cada intervención y cada clase de infraestructura, se debería desarrollar una tipología de infraestructura según su incidencia en cada uno de los tres componentes principales contenidos en la definición de paisaje de la Convención de Florencia (ecosistema, historia y percepción). En consecuencia, los efectos territoriales y paisajísticos de las infraestructuras de uno y otro tipo son conceptualmente muy



**Imagen 3.** Carretera Cuenca-Molleturo-Naranjal. La presencia de la carretera puede ser importante y a la vez no imponerse cuando su tamaño y su trazado siguen las pautas básicas del paisaje. (Imagen). Recuperado de <https://www.google.com.ec>



**Imagen 4:** Serrano, M. Archivo Nacional de Fotografía, Fondo “Manuel Jesús Serrano”. (1963). Llegada del cortejo fúnebre conduciendo los restos del escritor Federico Proaño a la ciudad de Cuenca, su Patria nativa. (Imágen).





diferentes; las infraestructuras lineales que son el caso de análisis, fragmentan los ecosistemas y establecen marcas visualmente nítidas en el paisaje; atraviesan unidades de paisaje diferentes en las que sus repercusiones serán desiguales.

### **1.5. EL ROL DEL SISTEMA VIAL COMO UN COMPONENTE DEL PAISAJE DE LA CIUDAD**

Entre carreteras y paisaje hay, en la mayoría de los territorios, un largo proceso de interacción especialmente significativo. Junto a las fragmentaciones de tierras y los asentamientos, las carreteras han hecho, literalmente, el territorio; en su recorrido se aprende a conocerlo y valorarlo, se eligen los itinerarios y los lugares de parada teniendo en cuenta diferentes razones, distancia, facilidad de tránsito, disponibilidad de refugio; actitudes que están en la base de la valoración social y, en definitiva, del paisaje (Zoido, s.f.). En la relación entre carretera y paisaje los principales retos actuales consisten en la recuperación de la dimensión paisajística de la movilidad cotidiana dentro del sistema vial de la ciudad.

De acuerdo a la estrategia dedicada en Suiza al paisaje señala, que la movilidad de las personas en dicho país aumentará entre un 20 y un 40% y el transporte de mercaderías se duplicará. Crecerán con ello la contaminación, el tiempo dedicado a los viajes y la superficie ocupada por infraestructura. En consecuencia, aumentará la incidencia territorial de las infraestructuras lineales y su influencia sobre la calidad de vida de las personas. Si esta tendencia se hace realidad en un país como Suiza, altamente desarrollado y con gran disponibilidad de infraestructuras y extremadamente cuidadosos con sus paisajes, podemos suponer fácilmente que sus repercusiones

serán todavía mayores en países como el nuestro; con carencia todavía de infraestructuras que necesita mayor ritmo de crecimiento económico y que aún no ha empezado a proyectar políticas de paisaje en los diferentes niveles de la planificación territorial.

El paisaje, por su amplitud de estudio o su condición de concepto abarcador; por su relación que establece entre naturaleza y cultura, puede ayudar a definir un nuevo modelo que mejore la interacción entre los seres humanos, sus espacios de vida (ciudades) y el patrimonio, como es nuestro caso de estudio.

Es el caso de países como Estados Unidos y Canadá que desarrollaron desde la década de 1980 el concepto de carreteras paisajísticas, que son entendidas como una dotación de equipamiento territorial, para cuya implantación existen abundantes oportunidades en los ámbitos geográficos.

Son un sistema de carreteras que atraviesan los paisajes naturales y los humanizados ya sea en el ámbito urbano o rural, con el objetivo de generar oportunidades para el fenómeno del disfrute social de los paisajes históricos mediante la incorporación de elementos como miradores, corredores, terraza, etc., a lo largo de las carreteras. Para el presente estudio se denominan a las calles, vías, avenidas, etc, como carreteras, que de acuerdo al Diccionario de la Lengua Española, el término carretera emana de la palabra en latín *carrus*, que era un vehículo de dos ruedas y que unida al sufijo *eta* resulta carretera que significa vía de comunicación proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de automóviles.



De la misma manera, a inicios del siglo XX en la ciudad de Cuenca a todas las calles se las denominó carrera, un ejemplo de esto es la Carrera Real a Loja o Carrera al Sur (AHM/C, L. 3M2- 155- 86A, f. 76, 1920) (imagen 5). En Cuenca el diseño de los distintos elementos que forman las carreteras (vías, avenidas, calles, etc) responden exclusivamente a la necesidad de servir al tráfico, a su seguridad y a conseguir unas condiciones cómodas para la conducción. Por esta causa la fisionomía de la carretera obedece a una estética de funcionalidad que se impone en exceso frente a otras posibles características, la señalización horizontal y vertical o las barreras de seguridad conforman una escena que tiende a carecer de carácter propio e identidad, pues adoptan formas y rasgos estandarizados.

Los efectos del tráfico, especialmente cuando éste es elevado e incluye un gran número de vehículos pesados y a altas velocidades por la configuración de los carriles de circulación como es el caso de la Avenida Ordoñez Lasso, mediatizan el ambiente de la carretera haciéndola ruidosa, sucia y peligrosa de manera que los espacios propios como calzada, vereda y áreas de parada son duros, agresivos y deteriorados (imagen 6). Como consecuencia de esto, las infraestructuras se convierten en elementos banales que restan valor a los paisajes.

Frente a estos y otros problemas como la velocidad del crecimiento de las ciudades, la concentración en ellas de la población con el detrimento de las zonas rurales, algunas de ellas han visto como opción adoptar el enfoque del PUH como una de las medidas para salvaguardar el futuro del patrimonio urbano.



**Imagen 5.** Planos e imágenes de Cuenca. (2008). Detalle de “Cuenca y sus alrededores”. (Mapa).



**Imagen 6.** Pérez, T. (2016). Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, Avenida Ordoñez Lasso luego de implementación del proyecto de ampliación. (Imagen).



## 1.6. PATRIMONIO CULTURAL Y LA CARRETERA

Miguel Aguiló (s.f.) citado por Joan Nogué (s.f.), señaló *“...la carretera debe participar del carácter de los lugares que atraviesa, superando su condición de simple obra lineal para convertirse en una forma de estar en el territorio. Su diseño se debe abordar con toda la complejidad que supone su carácter estructurante del paisaje, y no como simple objeto colocado en el escenario preexistente”*.

Sancho, F. y Carmona, J. (1993), afirma en “El paisaje y la carretera. Criterios para su planificación, trazado y proyecto”:

El problema es de gran trascendencia pues no se limita a garantizar una adecuada convivencia entre la carretera y los elementos culturales próximos. Estos recursos tienen distintas naturalezas y condiciones de manera que se relacionan con el paisaje y con el proyecto de carretera de modos muy diversos. Es común que junto a la carretera encontremos elementos culturales asociados a las antiguas funciones del camino, hoy día evolucionado en carretera, pero aún conservando algunas de aquellas facetas. Las señalizaciones antiguas, los puentes viejos, las edificaciones, los usos y un amplio abanico de elementos culturales destacan las carreteras con su presencia. El significado de los elementos culturales que se encuentran junto a las carreteras descansa ahora sobre su función de testimonios de pautas culturales hoy abandonadas y sobre la capacidad de la comunidad para apreciarlos.

Los ejemplos de relación entre la carretera y los elementos del pasado son numerosos. Es frecuente que la nueva carretera, es decir, el camino adoptado ahora a las necesidades del

tráfico de vehículos, se vea obligada a incorporarse a grandes elementos o conjuntos patrimoniales de dimensiones notorias y con funciones primarias básicas de antaño.

Los proyectos de carretera deben asimilar como un aspecto más de funcionalidad la necesidad de incorporar el uso y conservación de estos recursos patrimoniales. La solución suele surgir de la posibilidad de encontrar un nuevo modelo físico y funcional que diera salida a todas las necesidades y funcionalidades implicadas. Por su lado la conservación de este patrimonio se enfrenta a la necesidad de dotar de actividad a estas estructuras que han perdido su funcionalidad, consiguiendo encontrar para ellas un nuevo papel en el nuevo contexto.

Es entonces que el planteamiento del Paisaje Histórico Urbano percibe e interpreta la ciudad como un continuo espacial y temporal, en el que, hoy como ayer, van dejando su huella incontables grupos de población.

Esta visión es una alternativa a la desmembración de la ciudad en zonas de conservación separadas, que pasan a ser guetos de preservación histórica.

El PHU considera diferentes puntos de vista: patrimonial, económico, medioambiental y sociocultural, que no entran en conflicto, al contrario, se complementan, y su éxito a largo plazo depende de su interrelación.

- Prácticas culturales,
- Medio edificado,

- Infraestructuras,
- Diversidad de identidad,
- Geomorfología,
- Topografía,
- Hidrografía,
- Espacios abiertos;
- Procesos económicos,
- Estructura urbana, entre otros.

#### 1.6.1. LINEAMIENTOS DE INTERVENCIÓN

Los criterios para evitar el daño a los valores culturales y garantizar su convivencia con la carretera son siempre difíciles de salvaguardar dadas las distintas especificidades que se presentan. Cuanto menor entidad tiene el patrimonio, mayor flexibilidad y potencial demuestra.

La presencia de pequeños trozos del patrimonio local frente al proyecto de la carretera puede convertirse en un recurso que dote de calidad y carácter a la carretera reforzando su valor colectivo. La presencia de arbolado, pies de árboles singulares o centenarios, muros de piedra tradicionales, bancales y obras agrarias, edificaciones de la arquitectura tradicional, hitos de los caminos pueden incorporarse al paisaje de la carretera con sentido común. La recomendación ha de ser la de un aprovechamiento positivo de estos recursos, incorporándolos al proyecto de carretera y su entorno de una manera eficaz.

Solo se puede recomendar un primer reconocimiento de los valores en juego y de sus facetas, para a partir de ahí intentar sacar partido de las circunstancias y posibilidades de la situación. Es lo que se



**Imagen 7.** Pérez, T. (2017). *Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, Demolición de la crujía frontal de la edificación patrimonial.* (Imagen).





plantea en la ingeniería de carreteras respecto a otras necesidades tradicionalmente asumidas en relación con la estabilidad geotécnica, la viabilidad hidrológica o la funcionalidad del trazado incorporándole ahora la resolución del valor cultural de cada lugar.

En sentido positivo se puede decir que la solución radica siempre en plantear la resolución del diseño de la vía, su trazado, disposición y sus elementos (taludes, señalización, barreras, etc.) desde el reconocimiento de los valores de estos elementos culturales. En este sentido es importante que el proyecto de la carretera reconozca el valor del elemento cultural y de su entorno, así como los aspectos de este valor y las posibilidades de uso.

El paisaje y la carretera (1993). Criterios para su planificación, trazado y proyecto recomienda utilizar el siguiente procedimiento para adaptarse a las circunstancias de cada caso:

**1. La identificación de los elementos patrimoniales relacionados con la carretera**, es el primer paso del que debe partir la intervención. Algunos tipos de patrimonio requieren estudios específicos para su identificación y caracterización. Destacan notablemente los yacimientos arqueológicos por las dificultades que entraña su conocimiento y evaluación, pero también los patrimonios intangibles cuya caracterización ha de atender al entendimiento que la comunidad tiene de ellos y, particularmente, las facetas del valor paisajístico, es decir, la capacidad de interpretación de estructuras territoriales que demuestran un objeto patrimonial determinado y los aspectos que la soportan. La mera relación espacial entre dos elementos históricos



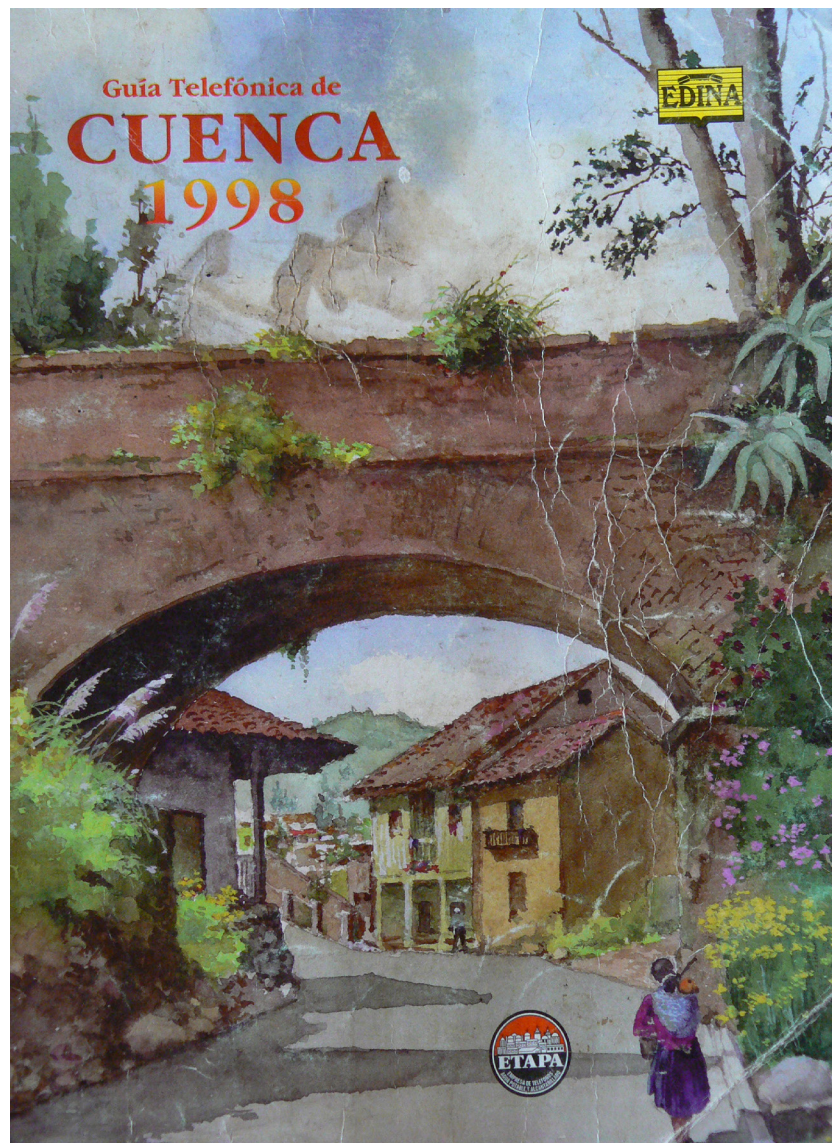
**Imagen 8.** Pérez, T. (2016). Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, conjunto de edificaciones patrimoniales, calle del Tejar y Av. Ordoñez Lasso. (Imagen).



**Imagen 9.** Pérez, T. (2016). Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, edificación patrimonial. (Imagen).

relacionados, la pertenencia a estructuras geográficas extensas o su disposición relativa, aspectos que podrían ser dañados por la presencia de la carretera han de ser debidamente caracterizados para garantizar su salvaguarda.

2. **El diagnóstico del valor de los elementos patrimoniales**, es el primer paso para establecer sus necesidades y, a partir de ellas la funcionalidad que ha de asumir la carretera. Si las condiciones de valor dependen de la integridad física del elemento, de su proximidad a un accidente geográfico, de su potencial de uso, de la calidad del ambiente o de cualquier otro aspecto relacional la carretera y sus elementos deben asumir esas funciones como una más.
3. **Los objetivos de la conservación y uso de los elementos patrimoniales en relación a la carretera y el paisaje** (unidades de paisaje) definen estrechamente el marco de la convivencia entre carretera y patrimonio. La carretera puede proporcionar accesibilidad o, por el contrario, evitarla, si así se requiere para la conservación y uso que se haya establecido. Debe corregir sus emisiones de ruido y riesgos de accidentes recurriendo a soluciones viables para el tráfico que se pretende o simplemente debe desarrollar un ámbito de transición progresivo adecuado entre calzada y elemento de patrimonio si así requiere.
4. **El diseño de la adecuación de la funcionalidad de la vía a los objetos de conservación y uso define los elementos a construir y reformar.** El desplazamiento de la calzada, la sustitución de un talud por un muro de contención, el aislamiento lateral de las márgenes o la implantación de un área de estacionamiento pasan a ser proyectados con criterios positivos, funcionales y de eficacia.



**Imagen 10.** Acuarela de César Burbano Moscoso. Portada de la Guía Telefónica de Cuenca. (1998). Arco del acueducto, Av. Loja. (Ilustración).



## 1.7. MARCO NORMATIVO PARA DESARROLLAR LOS ESTUDIOS DE PAISAJE

Los organismos internacionales preocupados por alcanzar un desarrollo sostenible basado en una relación equilibrada y armoniosa entre las necesidades sociales, la economía y el medio ambiente han generado a través de los años textos jurídicos como: cartas, leyes, convenios, etc., sobre la protección, gestión y ordenación responsable de los recursos naturales (patrimonio natural y cultural). Considerando que la evolución de las técnicas de producción agrícola, forestal, industrial y minera, así como en materia de ordenación regional y urbanística, transporte, infraestructura, turismo y ocio, y, a nivel más general, los cambios en la economía mundial están acelerando en muchos casos la transformación de los paisajes.

### A.- MARCO INTERNACIONAL

- Convención sobre la protección del patrimonio mundial cultural y natural, París, 1972.
- Jardines Históricos, Carta de Florencia, 1982.
- Convenio sobre la biodiversidad biológica, Río de Janeiro, 1992.
- Convenio Europeo del Paisaje, Florencia, 2000.
- Paisaje Urbano Histórico, Conferencia en Viena, 2005.

En la normativa internacional, en El Convenio Europeo del Paisaje, la gestión del paisaje se define a partir del desarrollo sostenible. Está conformada por todas las acciones orientadas a “garantizar el mantenimiento regular de un paisaje, con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales,

económicos y medioambientales” (Convenio Europeo del Paisaje, 2000). Finalmente, define la ordenación paisajística, donde es posible resaltar el carácter prospectivo de esta ordenación para la mejora, la restauración e, incluso, la creación de paisaje.

Entonces, de este instrumento internacional es posible rescatar varios aspectos, el primero, se reconoce jurídicamente el paisaje como elemento fundamental del entorno humano. El paisaje expresa la diversidad patrimonial natural y cultural, y es un elemento indiscutible de la identidad. ese reconocimiento jurídico parte de la configuración de una categoría jurídica, justificada en el reconocimiento del paisaje como un elemento importante en la satisfacción de las necesidades de un individuo.

Sin embargo, en el Convenio Europeo del Paisaje (CEP) no basta con la configuración de una categoría jurídica. De ese reconocimiento surge la titularidad de un derecho al paisaje y una obligación en su protección, conservación y restauración, que debe integrarse, a través de mecanismos de participación comunitaria o ciudadana, en todas las dimensiones de la gestión territorial,<sup>2</sup> en segundo lugar, la configuración del paisaje como categoría jurídica deriva en el establecimiento de una serie de medidas específicas para su garantía, como la sensibilización, la formación profesional, identificación y regulación en los instrumentos planeación y gestión del suelo, entre otras.<sup>3</sup>



De la misma manera, el concepto de PUH a partir del año 2005, facilitó un ajuste de la estructuración y priorización de las necesidades y aspiraciones en el proceso de gestión de los paisajes y el patrimonio.

## B.- NORMATIVA NACIONAL

- Ley de Gestión Ambiental, 2004.
- Ley orgánica de la Biodiversidad, 2009.
- Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017.

En torno al paisaje como concepto de orden jurídico ecuatoriano a partir del estudio de los marcos internacionales, nacionales y locales, en nuestro país no existe el paisaje como categoría jurídica susceptible de protección como derecho subjetivo en el orden jurídico ecuatoriano. Esto se traduce en el tratamiento diverso que se le da en las normas de planeación y gestión del suelo en las diferentes ciudades del país. Se destaca la necesidad de reflexionar con mayor profundidad sobre la relación del paisaje con la planeación de la ciudad y la gestión del suelo, y la necesidad de un mayor activismo de los jueces en su protección como derecho subjetivo (Molina, 2013, pág 49).

<sup>2</sup> En el Convenio Europeo del Paisaje (2000), artículo 5, impone a las partes las obligaciones de "a. reconocer jurídicamente los paisajes como elemento fundamental del entorno humano, expresión de diversidad de su patrimonio común cultural y o natural y como fundamento de su identidad (...), b. definir y aplicar en materia de paisajes políticas destinadas a la protección, gestión y ordenación del paisaje mediante la adopción de las medidas específicas contempladas en el artículo 6.

<sup>3</sup> Entre estas se encuentra medidas de sensibilización de la sociedad civil, las organizaciones privadas y las autoridades públicas, formación de especialistas y educación a través de creación de programas profesionales, cursos escolares y pluridisciplinarios; identificación y calificación de sus propios paisajes, aplicación de políticas en materia de paisajes.

Las normativas nacionales antes mencionadas desarrollan más el tema de conservación de medio ambiente con respecto a procesos de contaminación, no incluye las afecciones que sufren los paisajes, el patrimonio, el entorno natural y los usos en términos de alteraciones y daños al patrimonio cultural.

En este contexto, se desarrolla una publicación acerca de el Paisaje Urbano Histórico (PUH), realizada por el Centro de Investigación de la Universidad de Cuenca (2017), en Cuenca; el PUH es imprescindible para favorecer la comprensión del **paisaje y el patrimonio** desde el punto de vista de ciudadanos y usuarios que de diversas maneras viven la ciudad, y considera primordial la participación necesaria de tres grupos:

- Sector público: funcionarios del gobierno local, los planificadores urbanos y los administradores de sitios, entre otros.
- Sector privado. empresarios, desarrolladores y empresas de negocios, entre otros.
- Sector ciudadano: las ONG, las organizaciones de voluntarios y grupos de defensa de los ciudadanos, entre otros.

## 1.8. EL PLANTEAMIENTO DEL PAISAJE URBANO HISTÓRICO EN LA PRÁCTICA<sup>4</sup>

- Acometer una evaluación completa de los recursos naturales, culturales y humanos de la ciudad.
- Definir los objetivos y las acciones de conservación a través de una planificación participativa y en consulta con las partes interesadas.
- Evaluar la vulnerabilidad del patrimonio urbano frente a las





presiones socioeconómicas y los impactos del cambio climático.

- Integrar los valores del patrimonio urbano y su estado de vulnerabilidad en un marco más amplio de desarrollo urbano.
- Jerarquizar las políticas y actuaciones de conservación y desarrollo, incluida la administración.
- Establecer las alianzas apropiadas (público-privadas) y marcos de gestión local.
- Elaborar mecanismos de coordinación de las diversas actividades entre los diferentes actores.

### 1.8.1 EJEMPLOS DE APLICACIÓN DEL CONCEPTO DE PUH PARA LA RECUPERACIÓN DE PAISAJES DEGRADADOS

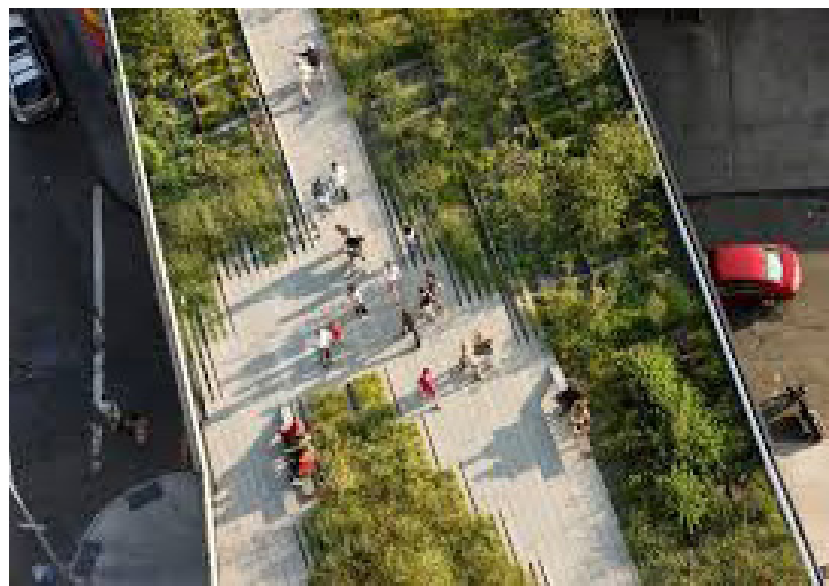
La extensión de la idea patrimonio histórico a la escala territorial ha proporcionado una reflexión de la que derivan nuevos modos de valoración de antiguas obras públicas. Se ha insistido también sobre la necesidad de acometer el análisis y recuperación de las infraestructuras y paisajes vinculados a los diversos modos de producción de bienes.

A continuación se enumeran tres proyectos de recuperación de obras de infraestructura y paisaje, asociados a la historia de territorios urbanos y a la propia lectura del territorio como elemento cultural. Los tres ejemplos tienen la visión de relacionar las infraestructuras viales antiguas con el entorno mediante la incorporación de áreas de encuentro social (parques), destinadas exclusivamente para el peatón y la movilidad alternativa.

---

<sup>4</sup> Nueva vida para las ciudades históricas, *El planteamiento de los paisajes urbano históricos*, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, (s.f.).

**A. The High Line, New York;** actualmente es un parque público que se instaló sobre lo que en otro tiempo fue el viaducto del ferrocarril de mercancías elevado sobre las calles del West Side de Manhattan. Este parque es de propiedad de la ciudad de New York, pero su mantenimiento y gestión está a cargo de una asociación llamada “Friends of the High Line”, fundada en 1999 por residentes del barrio que lucharon por que la *histórica infraestructura*, amenazada de demolición por la nueva planificación de la ciudad, fuera conservada y reconvertida. Este grupo, además de supervisar la administración del parque y su programación pública, recaudan los fondos privados necesarios para financiar más del 90% del costo operativo anual. El High Line recibe cada año más de 3 millones de visitantes, que han revalorizado esta antigua obra pública abandonada ([www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)).



**Imagen 11.** Recuperación de la antigua vía del tren en Nueva York. (Imagen). Recuperado de <https://www.google.com.ec/search?q=the+high+line+new+york&source>



**B. El programa de rehabilitación público-privada, Quito;** dentro de los procesos de planificación urbana Quito aceleró esta renovación gracias a la cooperación entre el municipio, el sector privado y la ayuda internacional: rehabilitación de calles, avenidas, plazas, restauración de monumentos públicos (iglesias), incorporación de mobiliario, mejora de alumbrado, seguridad, etc. Además de la introducción de nuevas modalidades de transporte como el programa de la bici pública (imagen 11) y en construcción la Metrovía ([www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)).



**Imagen 12.** Programa de bicicleta pública en la ciudad de Quito-Ecuador. (Imagen). Recuperado de <https://www.bociquito.gob.ec>.

**C. El Parque de recreo en las orillas del Ródano, Lyon;** la ciudad de Lyon generó un programa de revalorización del patrimonio a través del tratamiento e intervención de los paisajes con los parques de recreo de 10 hectáreas a lo largo de los 5 km de orillas peatonales del Ródano (Bruno Delas, Director de proyecto en la misión “Sitio Histórico de la Ciudad de Lyon”) ([www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)).



**Imagen 13.** Programa de rehabilitación de las orillas del Río Ródano. (Imagen). Recuperado de <https://www.google.com.ec/search?tbm=isch&sa=1&ei=PgTUWq-SEubs5gLr-4HoDQ&q=río+ródano&oq>





CAPÍTULO II:

## DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN DEL PAISAJE CASO: PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ORDOÑEZ LASSO



## 2. DIAGNÓSTICO DEL PAISAJE CASO: PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ORDOÑEZ LASO

### 2.1. DELIMITACIÓN DEL AMBITO DE ESTUDIO

El área de estudio es el entorno inmediato de la zona donde se emplaza el proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, comprende una extensión de 5.4 km, desde la intersección con la Avenida de Las Américas y la vía medio Ejido-Sayausí, se localiza al noroeste de la ciudad de Cuenca a una altura de 2560 m.s.n.m, su recorrido es en sentido este-oeste (imagen 15).

El área comprende una superficie aproximada de 150 Ha, delimitadas entre el río Tomebamba y la vía del Tejar, esta franja está conformada por construcciones nuevas y otras de tipología vernácula (informe de la Dirección de Áreas Históricas Y Patrimoniales, 2008), riberas de río y vías que se emplazan en un territorio atravesado por flujos de agua, fuertes pendientes, y tierras muy erosionado por el manejo inadecuado de las actividades constructivas, apertura de caminos, vías carrozables y deforestación.

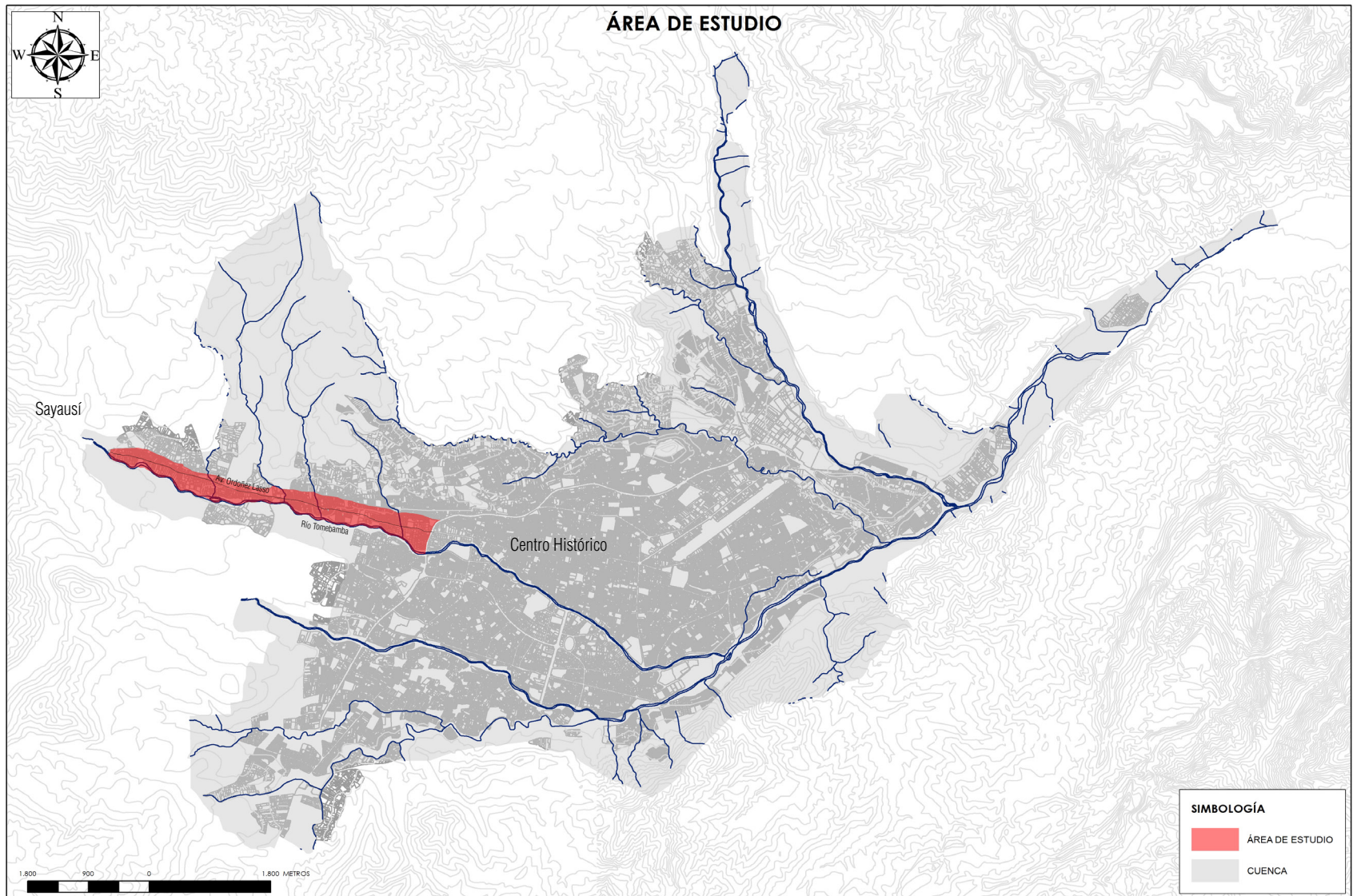
Esta zona de la ciudad corresponde al sector de planeamiento denominado O10 y O11, donde las determinantes de ocupación de ocupación y uso de suelo son las siguientes de acuerdo a la Reforma, Actualización, Complementación y Codificación de la Ordenanza que sanciona el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca determinaciones para el Uso y Ocupación del Suelo Urbano (2002), las aturas de las edificaciones fluctúan entre 1 y 12 pisos, el lote mínimo entre 350 y 1200m<sup>2</sup>, el frente mínimo entre 15

y 30m, tipo de implantación aislada con retiro frontal y los retiros laterales, frontales y posteriores entre los 3, 5 y 8m dependiendo de la zona de emplazamiento y los usos de suelo que se pueden emplazar en este sector de planeamiento de acuerdo a la ordenanza se enumeran en el Anexo No.3.de la misma.



**Imagen 14.** Pérez, T. (2016). Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso. Construcción de la vía, tramo calle del Tejar-Sayausí. (Imagen).





**Imagen 15.** Pérez, T. (2016). *Delimitación del área de estudio.* (Mapa).



## 2.2. ANTECEDENTES

La obra civil de infraestructura de transporte como autopistas, autovías, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, etc., además del espacio directamente ocupado, dejan su impronta en un entorno más o menos amplio de su traza; además, la construcción de estas infraestructuras afecta a las zonas de extracción de materiales sobrantes y a los espacios destinados al almacenamiento de elementos de construcción, talleres de maquinaria y otras construcciones auxiliares de la obra, como plantas de producción de hormigón o asfalto. En conclusión, se originan espacios claramente degradados que requieren tratamientos de recuperación.

Las obras civiles, y en particular la extensa red de infraestructura para la circulación vehicular, son componente habitual del paisaje y expresión externa del nivel y del estilo del desarrollo del país cuyo uso continuo y generalizado las hace perceptibles a gran parte de la población. Esta red posibilita el acceso físico a espacios y ecosistemas que de otra forma sería inaccesibles y el acceso visual a una más o menos amplia cuenca receptora y emisora de vistas, de tal manera que puedan convertirse en elemento potenciador de la percepción del paisaje y determinante de la incidencia visual (emisor de vista) del territorio. Por ello no deben entenderse, solamente, como agentes de degradación ambiental, sino como estructuras territoriales que debidamente concebidas, proyectadas y ejecutadas, pueden revalorizar su entorno; existen muchos ejemplos de ésta afirmación, se pueden ver numerosas obras construidas en épocas en que el tiempo valía menos que en la actualidad: puentes, ferrocarriles, caminos, etc. Los planes y proyectos frecuentemente ignoran esta función potenciadora (Gómez Orea, 2014).

No obstante, en la actualidad, las modernas vías de comunicación en nuestro país se suelen manifestar como infraestructuras muy agresivas para el paisaje, consecuencia de una alta rigidez en su trazado, de la extensa área afectada, directamente o indirectamente, y de la rapidez como se conciben y ejecutan.

En el mismo sentido, todavía la planificación de carreteras en el país mantiene la idea de que las carreteras deben tener grandes secciones de carril, múltiples carriles de circulación y ser lo más lineales posibles, para solucionar los problemas de tráfico y disminuir tiempos de movilización, visión que desde hace varios años se tiene evidencia de que tiene un efecto contraproducente, pues ampliar las vías atrae aún más automóviles y tiene consecuencias devastadoras.<sup>5</sup>

Si recordamos al respecto cómo, históricamente, demandas reducidas de tráfico y construcción poco mecanizada, las carreteras de primer orden ocupaban 12 metros de anchura y aceptaban radios inferiores a 50 metros en zonas de relieve ondulado, mientras que en la actualidad las vías superan los 30 metros de ocupación y sus radios de giro mínimos alcanzan los 600 metros.

En su construcción se secciona el terreno alterando el perfil edáfico del suelo<sup>6</sup> formando desmontes que hay que estabilizar evitando erosiones y desprendimientos. Este corte produce tierras sobrantes que en muchos casos no pueden compensarse en los terraplenes y deben eliminarse. A su vez, la construcción de las plataformas

---

<sup>5</sup> <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2014-09-03-bicycle-path-data-analysis.pdf>

<sup>6</sup> Perfil edáfico: es una serie de niveles horizontales que se desarrollan en el interior del mismo y que presentan diferentes caracteres de composición, textura, adherencia, etc. El perfil del suelo es la organización vertical de todos los horizontes (<http://www.es.wikipedia.org/wiki/Estructura-del-suelo/htm>).



requiere de materiales seleccionados, que no siempre pueden obtener de los desmontes y hay que extraerlos de lugares externos a la traza; la base para lograr un suelo firme suele ser de materiales pétreos que se obtienen de yacimientos naturales que producen huecos que añaden otra alteración en terrenos relativamente alejados. A todo ello se suma los espacios intercalados entre las calzadas en amplias medianas y complejas intersecciones (Gómez Orea, 2014).

En el caso concreto de Cuenca la planificación de las vías están en función de la cantidad de vehículos que puedan circular y los tiempos de movilización, para solventar los problemas de tráfico pero el tráfico en la ciudad no es porque las carriles de las vías son angostas, es porque simplemente hay demasiados autos, de acuerdo a datos obtenidos del Plan de Movilidad de Cuenca. Las secciones de los carriles son tan anchas que permiten/promueven el desorden de los vehículos, se rebasa por donde no se debe, se realizan maniobras peligrosas y los autos giran a velocidades altísimas.

La Avenida Ordoñez Lasso, como caso de estudio forma parte de una ruta antigua e histórica de la ciudad de Cuenca, que se constituyó en un eje fundamental para la comunicación y comercio con la zona de Molleturo y la costa ecuatoriana, mucho antes incluso de que la ciudad cuente con vías para la circulación de vehículos motorizados. Por tal razón resulta fácil entender entonces que en este eje vial se hayan construido edificaciones propias del medio rural, varias de ellas con sistemas aporricados hacia la vía, que constituyen tipologías importantes para entender los procesos de expansión y consolidación de la ciudad. Tales edificaciones no solo tienen un valor remarcable por sí mismas, sino que constituyen testimonio valioso de una realidad rural irreplicable y que lentamente sucumbieron, como resultado de un proceso planificación y ejecución del proyecto

denominado “Ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso”, que data del año 1971 con el desarrollo del Segundo Plan de Ordenamiento Territorial del cantón Cuenca.

Parte del área donde se desarrolla el proyecto es el tramo comprendido entre la Avenida de las Américas y la “Y” de Medio Ejido – Sayausí, que consiste en la ampliación de la sección transversal de 12 a 22 metros, en dicho sector se emplazaban edificaciones registradas como bienes patrimoniales (expediente del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6 (2008), de las cuales en sesión ordinaria celebrada en febrero de 1996 el Ilustre Concejo Cantonal conoce y aprueba la re planificación y usos del suelo del sector; con esta planificación aprobada vigente se acuerda preservar en el proyecto únicamente 17 edificaciones (imagen 14), libres de afectación por constituir una muestra representativa de la arquitectura vernácula existente en el corredor de la Ordoñez Lasso (Acta del I. Concejo Cantonal del 13 de febrero de 1996).

En el año 2014, El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el GAD Municipal del cantón Cuenca, inician la ejecución del proyecto, las obras iniciales luego del trazado consistieron en la demolición de las edificaciones afectadas por la planificación, la mayoría de las demoliciones se realizaron sobre las edificaciones de tipología vernácula<sup>7</sup> (imagen 15) que como supone la historia no se encontraban en línea de fábrica.

<sup>7</sup> Vernáculo procede del latín *rusticus* que significa del campo. Otro vocablo relacionado es *ruralis*, adjetivo nuevo de la palabra *rus* que significa campo o granja y que se diferencia del vocablo *rusticus* que transformó su significado de campo a toscos, simplón o campesino. En castellano actual tiene un tono despectivo porque se asocia a niveles de vida, a la vez que *rústico* transformó su significado y describe un estilo caracterizado por acabados carentes de un toque agradable o elaborado que se califican de toscos o rudimentarios (Coraminas, 1987).





Un problema grave que resultó de los procesos de demolición, fue que las edificaciones no se demolian en su totalidad, solamente se retiraba la parte de la crujía frontal afectada por la planificación, dejando como efecto a lo largo de la vía edificaciones cortadas que paulatinamente iban siendo intervenidas por sus propietarios de forma incorrecta, en unos casos se cerraron con materiales como zinc, madera, telas, etc; en otros se formaron fachadas extrañas y otros casos estan abandonadas en estado lamentable.

De la misma manera, conforme avanzaban las obras civiles las 17 edificaciones que constituían la muestra representativa del patrimonio edificado se fueron demoliendo, porque de acuerdo a los informes de la Dirección de Planificación estaban afectadas por la planificación de la vía, es en este contexto que en noviembre de 2016 el Ilustre Concejo Cantonal autoriza el retiro de las edificaciones del registro de edificaciones patrimoniales pertenecientes al Patrimonio Cultural de Cuenca.

Entonces, el problema se centra en que la planificación de una vía tan importante como lo es la Avenida Ordoñez Lasso no consideró dentro de su planificación y ejecución la conservación del Patrimonio edificado y a su vez la gestión del paisaje. Aquí podemos apreciar en el recorrido que se afectó profundamente a los elementos que le otorgaban valor al sector como lo son: el medio físico, los usos del suelo, las edificaciones patrimoniales, las visuales, el medio ambiente, la vegetación, etc.

En este contexto se puede concluir que la falta de políticas de manejo y gestión del paisaje han provocado que en los últimos años transcurridos se pongan en peligro los valores patrimoniales que forman parte de los criterios que sustentan la condición de Cuenca Patrimonio Mundial.



**Imagen 16.** Archivo Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6. (2008). *Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, Edificación patrimonial.* (Imagen).



**Imagen 17.** Archivo Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6. (2008). *Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, Edificación patrimonial.* (Imagen).



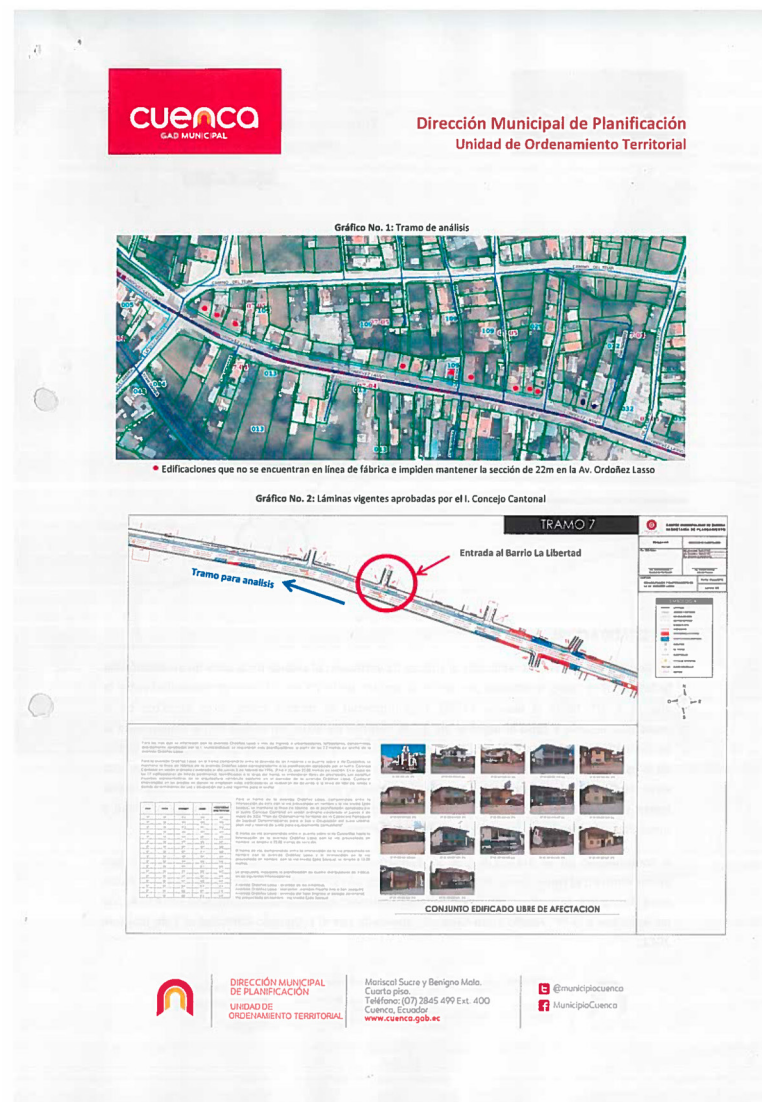




Además, con la planificación se establece que la línea de fábrica se mantiene, excepto las afectaciones sobre las siguientes edificaciones de interés patrimonial, cuya afectación se levanta, por constituir una muestra representativa de la arquitectura vernácula existente en el corredor de la Avenida Ordoñez Lasso.

Listado de edificaciones patrimoniales a conservar:

Clave catastral	Nomenclatura de Áreas Históricas
05015028	a01
0703055023	b8
0703064018	c14
0704012001	b13
0705029006	b21
0705029007	b22
0705029014	b23
0705032009	c16
0705032018	c17
0705055007	b19
0705055021	b20
0705109007	b24
0705109008	b25
0705109011	b26
0705109020	b27
070510921	b28
0705109022	b29



**Imagen 19.** Archivo de la Dirección de Planificación del GAD de Cuenca. (2012). Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, listado de edificaciones patrimoniales. (Cuadro).

**Imagen 20.** Informe de la Dirección de Planificación del GAD de Cuenca. (2016) Proyecto de replanificación de la ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, y listado de edificaciones patrimoniales. (Imagen).



**Imagen 21.** Archivo de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales del GAD de Cuenca. (2010). *Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, mapeo de las edificaciones patrimoniales.* (Mapa).





INICIO	LA MUNICIPALIDAD	CORPORACIÓN	SERVICIOS	CUENCA	NOTICIAS	TRANSPARENCIA	CONTÁCTENOS	
FACTURACIÓN ( <a href="http://facturacion.cuenca.gob.ec">HTTP://FACTURACION.CUENCA.GOB.EC</a> )								

## RESOLUCIONES

[< REGRESAR](#)

**5. Conocimiento y resolución sobre el trámite de replanificación de la Av. ORDOÑEZ LASSO, tramo comprendido entre la Av. de las Américas y la "Y" Medio Ejido – Sayausí. Se conocerá el Acta de la Comisión de Urbanismo del 29 de mayo de 2012.**

**Fecha de sesión:** 07.06.2012

**Orden:** 5

**Dirigido a:** Arquitecta Daniela Balarezo, DIRECTORA DE PLANIFICACION

**Fecha de Oficio:** 15.06.2012

**Número de oficio:** 1943

El Ilustre Concejo Cantonal en sesión ordinaria celebrada el jueves 7 de junio de 2012, al tratar el punto 5 del orden del día, acogiendo la recomendación de la Comisión de Urbanismo del 29 de mayo de 2012, resolvió aprobar el trámite de replanificación de la **Av. ORDOÑEZ LASSO**, tramo comprendido entre la Av. de las Américas y la "Y" Medio Ejido – Sayausí.

La propuesta integral contempla entre sus actos más importantes, a más de la vital solución al tránsito vehicular, la implementación de una ciclo vía de carácter utilitario, recreativo y turístico, desde la Av. de las Américas, hasta la vía Medio Ejido – Sayausí, con proyección a que se convierta en el principal eje de movilidad alternativa de la urbe, como elemento de conectividad desde el parque natural El Cajas, hasta la Panamericana Norte.

La planificación de la Av. Ordóñez Lasso, con 22 metros de sección transversal, se encuentra legalmente vigente con los planes de actuación urbanística No. 2 y No.3 aprobadas por el I. concejo Cantonal el 29 de febrero de 1996 y 22 de mayo de 1996, respectivamente.

**Imagen 22.** Resolución del Concejo Cantonal. *Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso.* (Imagen). Recuperado: <http://www.cuenca.gov.ec/>.

### 2.2.2. EVOLUCIÓN DEL PAISAJE EN EL ÁREA DE AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ORDOÑEZ LASSO

La Avenida Ordoñez Lasso durante años cumplió con el objetivo de comunicar al cantón Cuenca con la costa ecuatoriana, su construcción tuvo una clara vocación social, puesto que se concibió para dar un servicio a la sociedad como elemento para garantizar el crecimiento económico, el desarrollo social y cultural del cantón.

Es así que durante décadas ésta área mantuvo patrones paisajísticos diferenciados, con el transcurso de los años la zona se configuró como un corredor de crecimiento de la ciudad, pero las nuevas planificaciones descuidaron en los diferentes procesos de su desarrollo territorial y su aspecto paisajístico y sus valores patrimoniales tangibles e intangibles dentro de este proceso han sido afectados.

La Avenida Ordoñez Lasso es una carretera con mucha historia, y su construcción data de la segunda mitad del siglo XIX (imagen 20), es uno de los corredores de crecimiento urbano de inicios de los setenta, donde actualmente se emplazan las edificaciones más altas de la ciudad, comprende una extensión de 5.4 km, que va desde la Avenida de las Américas hasta la parroquia de Sayausí.



**Imagen 23.** Albornoz, B. (2000). *Planos e imágenes de Cuenca*. Cuenca: Monsalve. (Imagen).

De acuerdo a Tómmerbakk (2016):

La avenida Ordoñez Lasso, construida en la segunda mitad del siglo XIX con una sección de 12 metros, fue de vital importancia ya que marcaba la nueva conexión entre la ciudad y la vía a Naranjal (región costanera). A pesar de que la obra duró algunos años, fue un importante avance para las comunicaciones y los vínculos con el mundo exterior. La vía, que conectaba con la costa, era el camino principal para introducir y exportar mercadería variada en el siglo XIX; en un primer momento los grandes envíos de cascarilla conformaban el producto de exportación más importante y que a finales de siglo fue remplazado por los sombreros de paja toquilla, sin que por ello desaparecieran intercambios de larga trayectoria como alimentos, ganado y textiles. (pp.1)



Esta vía desde que se concibió como camino se emplazó junto a la ribera norte del río Tomebamba, casi en línea recta hasta la parroquia de Sayausí, atravesando un territorio en el que por años se habían desarrollado actividades puramente agrícolas pero con la realización de una vía carroable (imagen 24), a finales de los treinta los propietarios de los terrenos afectados por ésta empiezan con la construcción de edificaciones con características propias del medio rural (vernáculos), varias de ellas con sistemas aporricados hacia la vía, que constituyen tipologías importantes para entender los procesos de expansión y consolidación de la ciudad.

El trazado apenas sufrió alteraciones relevantes hasta 1915, a partir de ese año con la llegada del vehículo, el camino se transformó en una ruta para vehículos que se mantuvo hasta aproximadamente la década de los cincuenta donde tuvieron lugar las primeras transformaciones del trazado, introduciendo peraltes para adaptarlo a las necesidades de automóviles más grandes. Esta tarea fue continuada hasta la década de los años setentas, pero es 1971 con el Segundo Plan de Ordenamiento Territorial del cantón que se propone el ensanchamiento de la vía de una sección de 12 a 22 metros.

La vía antes de la intervención se componía de dos calzadas de características similares, era una vía de 4 carriles bidireccionales, con un pequeño parterre a la mitad y veredas hacia ambos lados de la calzada y la sección oscilaba entre 12 y 14 metros. Ambas se repartían a partes iguales entre las dos direcciones. En el plano del 86 se observa la cantidad de edificaciones en los predios que se emplazaban frente a la vía, el tipo de emplazamiento era aislado en el predio y en línea de fábrica y la mayoría con fachadas aporricadas.



**Imagen 24.** Días, M. Archivo documental fotográfico. (2017). Avenida Ordoñez Lasso, 1932. (Imagen).

Es así que la vía de comunicación con la costa ecuatoriana a través del tiempo y con las transformaciones de la misma se fue transformando en un corredor de crecimiento urbano.

El sistema constructivo fue en base de materiales propios del sector (tierra, madera y teja) de forma rutinaria, donde se ponía en práctica el conocimiento empírico transmitido entre generaciones, sin planos, sin técnicos, sin normativas de regulación de uso y ocupación del suelo, pero que, contrario a lo supuesto por tales condiciones, éstas fueron ideadas con altos criterios de sustentabilidad y adaptabilidad al medio físico, convirtiéndolas en testimonios valiosos de una realidad urbana-rural irrepetible.



Por las consideraciones anteriores, es que en el año 2008 la Municipalidad de Cuenca y el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural registraron 68 edificaciones como bienes con características de valor patrimonial, de las cuales 47 se encontraban emplazadas con frente a la vía.

La mayoría de edificaciones patrimoniales son de tipología vernácula, reflejan una arquitectura popular (sencilla y práctica), manifestada en su simplicidad formal, frentes con portal, anchos muros de adobe, ventanas bajas, predominio de lleno sobre vacío, y el uso de teja, madera y carrizo, características que responden a modos de vida rural, diferentes a las que se desarrollan en la ciudad.

También existen casos puntuales de edificaciones cuya expresión formal es más bien ecléctica, debido a cambios de morfologías que se muestran a nivel de fachada; caracterizándose por vanos enmarcados y antepechos como elemento de remate, lo que manifiesta un arquitectura singular cuyo valor de autenticidad prevalece.

El elemento característico en la composición de la fachada es el portal que constituye el vínculo entre lo público y lo privado; la mayoría de las edificaciones con portales cuentan con galerías o balcones en planta alta, la misma que es rematada con aleros y canecillos, y cubiertas inclinadas de teja.

- **ASPECTOS HISTÓRICOS-SOCIALES:** la mayoría de edificaciones patrimoniales datan de mediados del siglo XX, implantadas en un sector donde la principal actividad era de producción agrícola. Por tanto el lenguaje arquitectónico existente

responde a factores sociales y económicos presentes en el tiempo de su construcción y que por tanto impidió la consolidación de una estructura nucleada.

- **ASPECTOS ESTRUCTURALES:** la tradición constructiva se manifiesta en el uso del adobe como material principal, complementado con otros materiales como bahareque y madera, sin embargo muchas edificaciones han sacrificado su distribución espacial y fachada original con la creación de nuevas áreas y la aplicación de otros materiales como ladrillo y bloque, viéndose afectada en muchos casos la estabilidad estructural y la armonía formal del inmueble, debido al cambio de proporciones tanto en su volumen como en la relación vanos - llenos.

A continuación se presenta el registro de las 47 edificaciones emplazadas con frente al eje de la Avenida Ordoñez Lasso, entre la Calle de los Cerezos hasta la intersección con la vía de medio Ejido-Sayausí. Los planos pertenecen al estudio que realizó la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales del GAD de Cuenca en el año 2008.



## REFORMA A LA PLANIFICACIÓN DE LA AVENIDA ORDÓÑEZ LASO TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LA AV. DE LOS CEREZOS Y PUENTE DE ACCESO AL COLEGIO LA ALBORADA

Proyecto  
original



Planificación de la Av. Ordóñez Lasso  
Proyecto original **1992**

**Imagen 25.** Archivo de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (2012). *Mapeo de las Edificaciones Patrimoniales del Proyecto de Ampliación de la Avenida Ordóñez Lasso.* (Mapa).





**Imagen 26.** Archivo de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (2012). Mapeo de las Edificaciones Patrimoniales del Proyecto de Ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso. (Mapa).



## AVENIDA ORDOÑEZ LASO

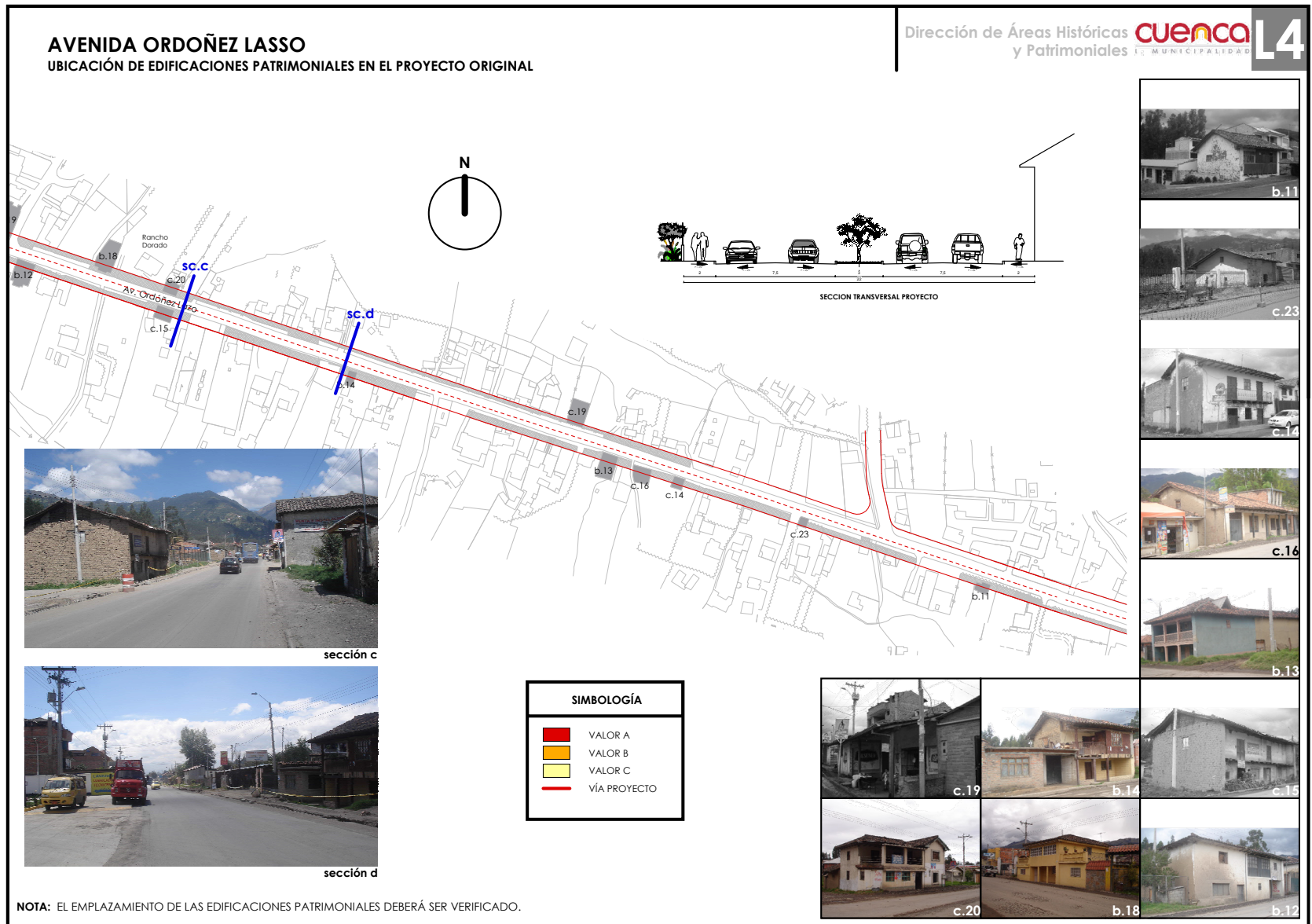
UBICACIÓN DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES EN PROYECTO ORIGINAL

Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales **cuenca** I. MUNICIPALIDAD

L2



**Imagen 27.** Archivo de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (2012). Mapeo de las Edificaciones Patrimoniales del Proyecto de Ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso. (Mapa).



**Imagen 28.** Archivo de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (2012). Mapeo de las Edificaciones Patrimoniales del Proyecto de Ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso. (Mapa).

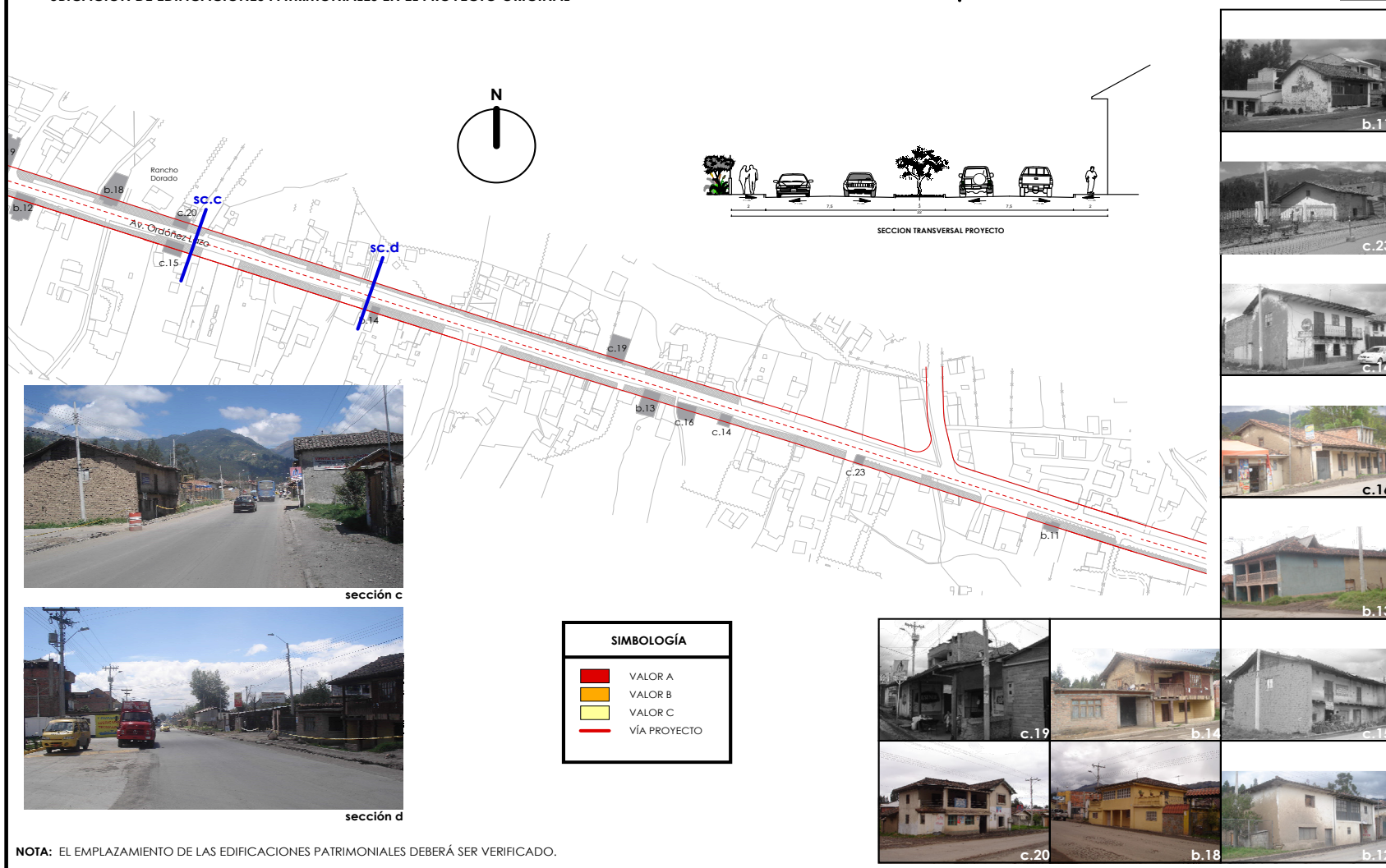


## AVENIDA ORDOÑEZ LASO

UBICACIÓN DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES EN EL PROYECTO ORIGINAL

Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales **CUENCA** MUNICIPALIDAD

L4



**Imagen 29.** Archivo de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (2012). Mapeo de las Edificaciones Patrimoniales del Proyecto de Ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso. (Mapa).





**Imagen 30.** Archivo de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (2012). Mapeo de las Edificaciones Patrimoniales del Proyecto de Ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso. (Mapa).



### 2.3. ANÁLISIS DEL PAISAJE DE LA AVENIDA ORDOÑEZ LASO DESDE EL ENFOQUE DEL PAISAJE URBANO HISTÓRICO

El objetivo del diagnóstico desde el enfoque del PUH es desarrollar un análisis que permitan la definición del área de estudio y la identificación de las unidades de paisaje que constituyen el sector. Esta metodología propone estudiar los cambios experimentados por la traza urbana, por la inserción de arquitectura moderna, la identificación de una arquitectura preexistente abandonada y degradada, alteraciones del medio físico y el deterioro de la vegetación nativa, el cambio de usos y la generación de diversas relaciones visuales (Paisaje Urbano Histórico, 2017).

La metodología se divide en tres fases de análisis: 1. Componente territorial, 2. Componente patrimonial y 3. Componente perceptivo.

**1. Componente Territorial:** dentro del componente territorial se realiza el diagnóstico referente a los distintos campos que conforman el territorio tales como la geología, hidrografía, topografía, configuración urbana, medioambiente, paisaje y planificación urbana, mediante un mapeo y uso de cartografía de los últimos cinco años.

**2. Componente Patrimonial:** dentro del componente patrimonial se realiza el diagnóstico referente a la valoración patrimonial, estado de conservación, tipologías arquitectónicas, espacios públicos, así también se analiza el aspecto inmaterial como actividades económicas, usos, fiestas, etc.

**3. Componente Perceptivo:** dentro del componente perceptivo se realiza la identificación de las transformaciones que sufre el territorio desde la mirada de los ciudadanos.

Es entonces que la sobreposición de los tres componentes a manera de capas nos ayudarán para la **identificación de las Unidades de Paisaje** que configuran el área de estudio.

La unidad de paisaje se entiende como el área geográfica con una configuración estructural, funcional o perceptivamente diferenciada, única y singular, que ha ido adquiriendo las características que la definen tras un largo período de tiempo. Se identifica por su coherencia interna y sus diferencias con respecto a las unidades contiguas. Cada unidad de paisaje tiene una extensión, delimitación y nomenclatura diferenciada, formando áreas compactas y únicas. Diferentes unidades de paisaje pueden poseer una misma organización de los componentes principales dando lugar a tipos de paisaje.<sup>8</sup> Estas nos permiten sintetizar la caracterización del paisaje y conocer la diversidad paisajística de un territorio, así como explicar el funcionamiento interno de cada porción del ámbito de estudio.

Dentro del proceso de elaboración del propio estudio las unidades de paisaje desempeñan un papel importante para la articulación de cada una de las fases, desde la caracterización y análisis del paisaje hasta la valoración y la definición de objetivos de calidad de paisaje para la generación de medidas y acciones.

---

<sup>8</sup> Según la funcionalidad de los paisajes se determina el tipo de paisaje pudiendo ser estos: paisajes naturales, rurales, urbanos, paisajes de montaña, paisajes de llanura, paisajes costaneros, etc.



### 2.3.1. DIAGNÓSTICO DEL COMPONENTE TERRITORIAL

Los factores naturales que caracterizan el paisaje del área de estudio son: la estructura formal (relieve, hidrografía y geomorfología) y la cobertura del suelo (sistemas de vegetación), que dan lugar a patrones paisajísticos y estructurales visuales diferenciados.

En el área de estudio encontramos:

**Topografía**, la zona donde se ubica el cantón Cuenca se caracteriza por presentar una topografía irregular, de pendientes variables, definida por los cauces fluviales, quebradas y cerros, al sur oeste y sur este del cantón aparecen algunos relieves montañosos cuyas cimas llegan a superar los 3500 m.s.n.m. (Serranías de Cumbe, Quingeo y Molleturo).

La topografía de la vertiente occidental- hacia el océano Pacífico- configura un territorio agreste de fuertes pendientes, un poco más de 20 km la altimetría desciende de los 3000 a los 20 m.s.n.m. a medida que avanza hacia el oeste, en aproximación a la costa del Pacífico. Esto da lugar a la existencia de pendientes muy acusadas que, en ciertas zonas, llegan a superar el 70%. No obstante, el extremo oeste del Cantón la topografía se suaviza haciéndose prácticamente llana o suavemente ondulada, debido a la sedimentación fluvial.

**Hidrografía**, se ubica en la región hidrográfica del río Tomebamba que nace en el Parque Nacional El Cajas con el río Matadero, además el área de estudio está atravesada por tres quebradas, Río Amarillo, Río Balsay y Río Sacay que desembocan en éste.

El río Tomebamba atraviesa la ciudad de Cuenca y es considerado el más importante de los 4 ríos, su caudal en época invernal ha superado los 175 metros cúbicos.

El cantón Cuenca presenta una densa red de drenaje que contribuye notablemente a la configuración de sus paisajes. En la vertiente oriental los cauces fluviales tributan en el río Paute, siendo los más importantes el río Tomebamba, Yanuncay, Machángara y Tarqui, todos ellos atraviesan la ciudad de Cuenca de oeste a este.

En la vertiente oriental los cauces fluviales descienden rápidamente hacia el Pacífico formando valles en “V” profundos con pendientes abruptas.

**Geomorfología**, Cuenca se sitúa en la parte meridional de la Cordillera de los Andes, su suelo formado por rocas de la edad cretácica a cuaternaria, el suelo presenta diferentes composiciones, existen 5 niveles de terrazas en los alrededores del casco urbano, compuestas principalmente de material grueso de origen volcánico.

En un área central de alta montaña o páramo (entre los 3000 m.s.n.m y los más de 4560 m.s.n.m) cuyo eje discurre en sentido general norte-sur generando una línea divisoria que fragmenta el Cantón en dos áreas vertientes diferenciadas. Esta zona presenta un modelado glaciar y periglacial sobre rocas plutónicas y volcánicas. En las zonas altas, entre los sectores norte (Patul) y sur (Soldados) aparece un sistema lacustre con más de doscientas lagunas de origen glaciar.



**Cobertura vegetal del suelo**, la vegetación del área de estudio va de acuerdo a la altitud y la mayor concentración de vegetación está en las terrazas y aluvionales del río que forman las planicies junto a las riberas.

La situación actual de la vegetación original ha disminuido notablemente, sólo se han conservado en áreas colindantes al río y al Parque Nacional El Cajas adyacente al sector de estudio.

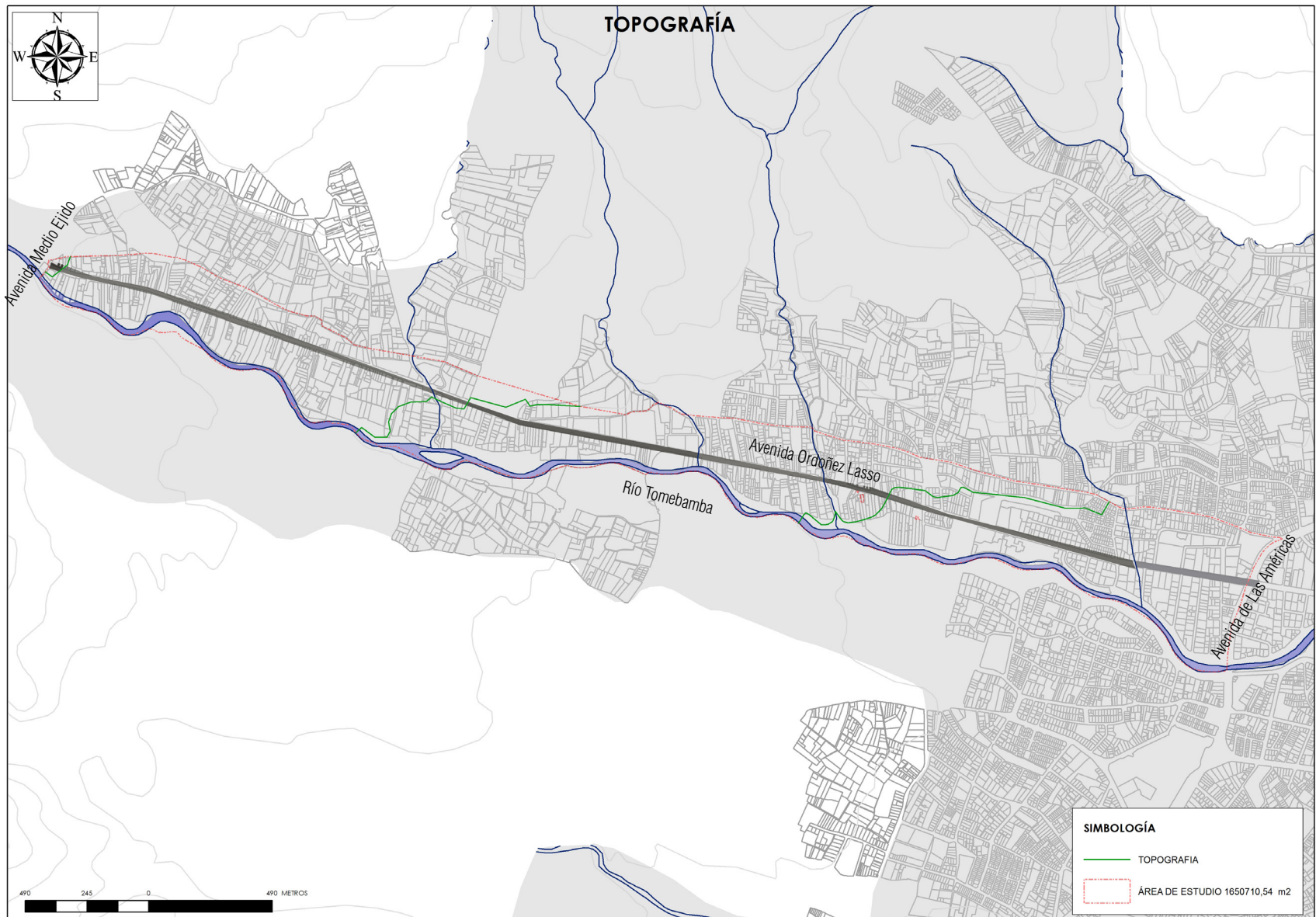
Realmente la vegetación existente corresponde a especies introducidas en diferentes épocas y por distintas razones, por ejemplo económicas, estéticas y culturales siendo ésta la que ha venido sustituyendo a la vegetación endémica.

La vegetación arbórea que sobrevive en el sector son los eucaliptos de los suelos con pendientes mayores al 30%, donde la implantación de edificación se limita por la pendiente y en las riberas de las quebras y el río ya que son consideradas como áreas de protección. El estrato herbáceo presenta en el sector mayor cobertura que el arboreo, el quikuyo cubre grandes áreas del territorio.

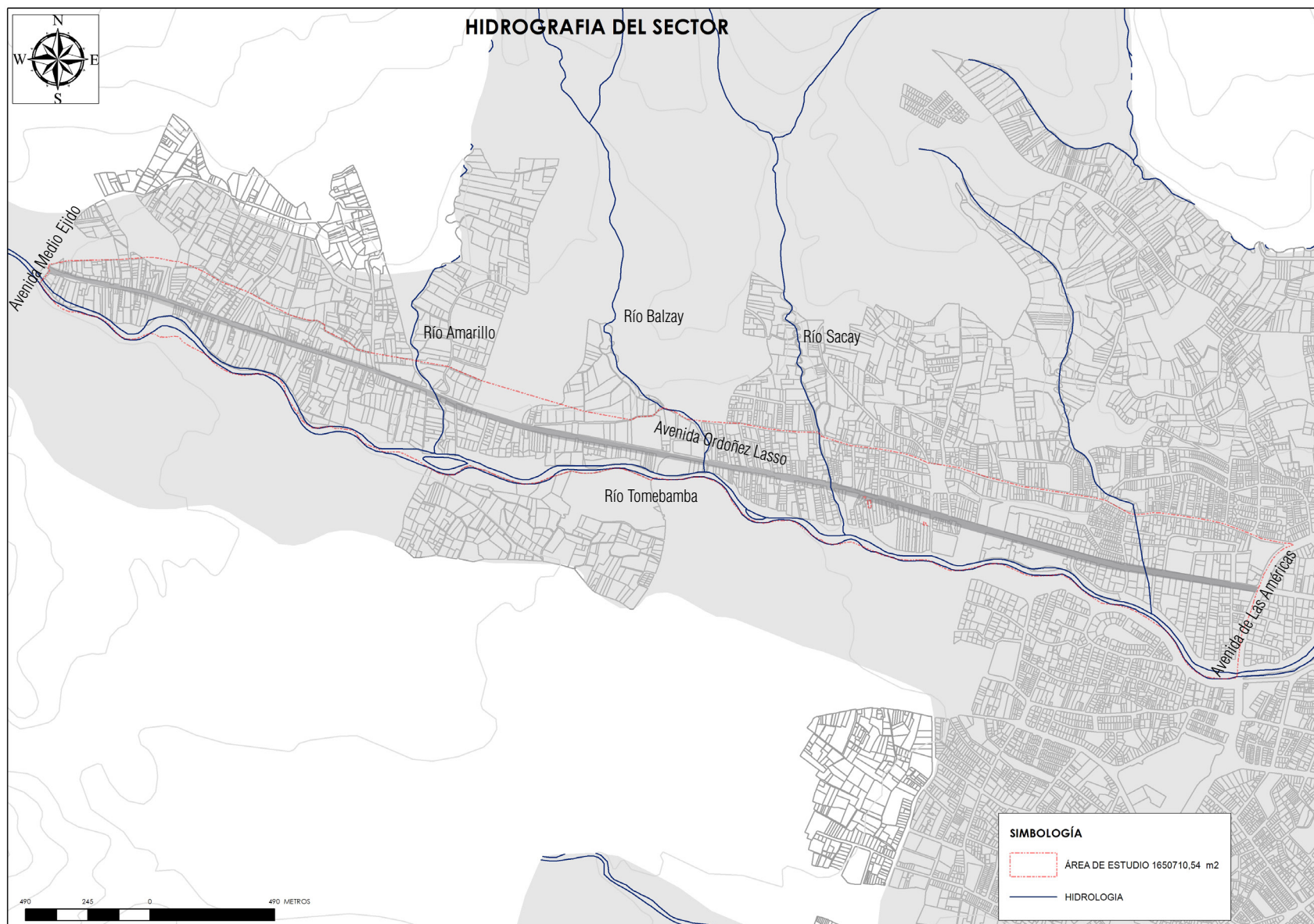
Pues bien, dentro del Cantón de Cuenca se han identificado los siguientes tipos de texturas:

- Mosaico complejo irregular de pastos, bosque nativo, vegetación arbustiva y pequeñas parcelas de cultivos.
  - Textura rugosa por suelo descubierto.
  - Textura reticulada urbano consolidado o en proceso de consolidación.
  - Mosaico irregular lámina de agua y vegetación en áreas de humedal.
  - Texturas uniformes de las masas de agua.
- 
- Textura uniforme de páramo pajonal de gramíneas amacolladas de color verde pardusco.
  - Textura uniforme: Masas boscosa “siempre verde”.
  - Textura grano fino verde uniforme de pasto.
  - Textura de grano medio: cultivos.
  - Mosaico complejo irregular de cultivos, pastos, asentamientos humanos, vegetación leñosa y plantaciones de eucalipto.



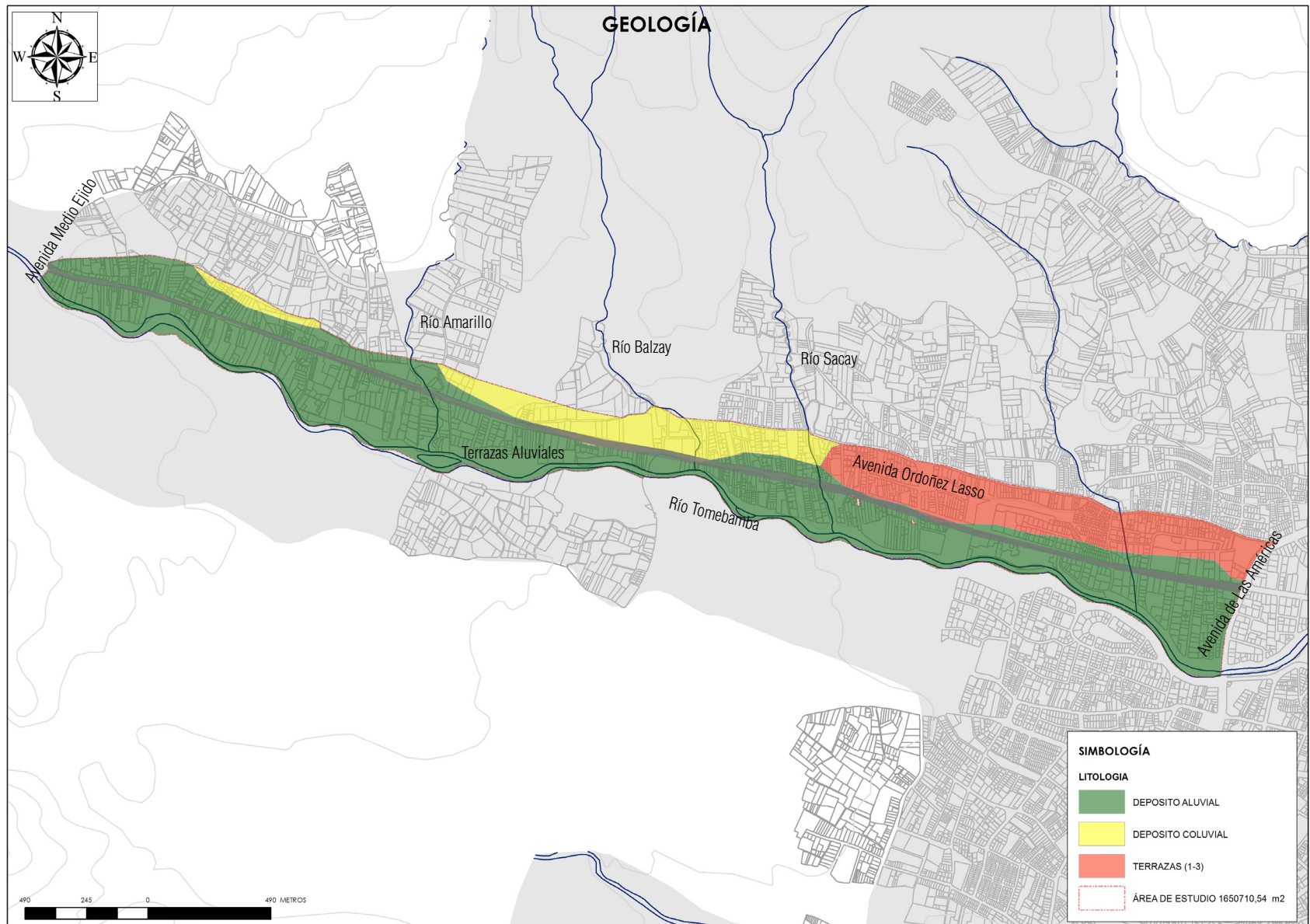


**Imagen 31.** Pérez, T. (2016). Plano topográfico del área de estudio. (Mapa).

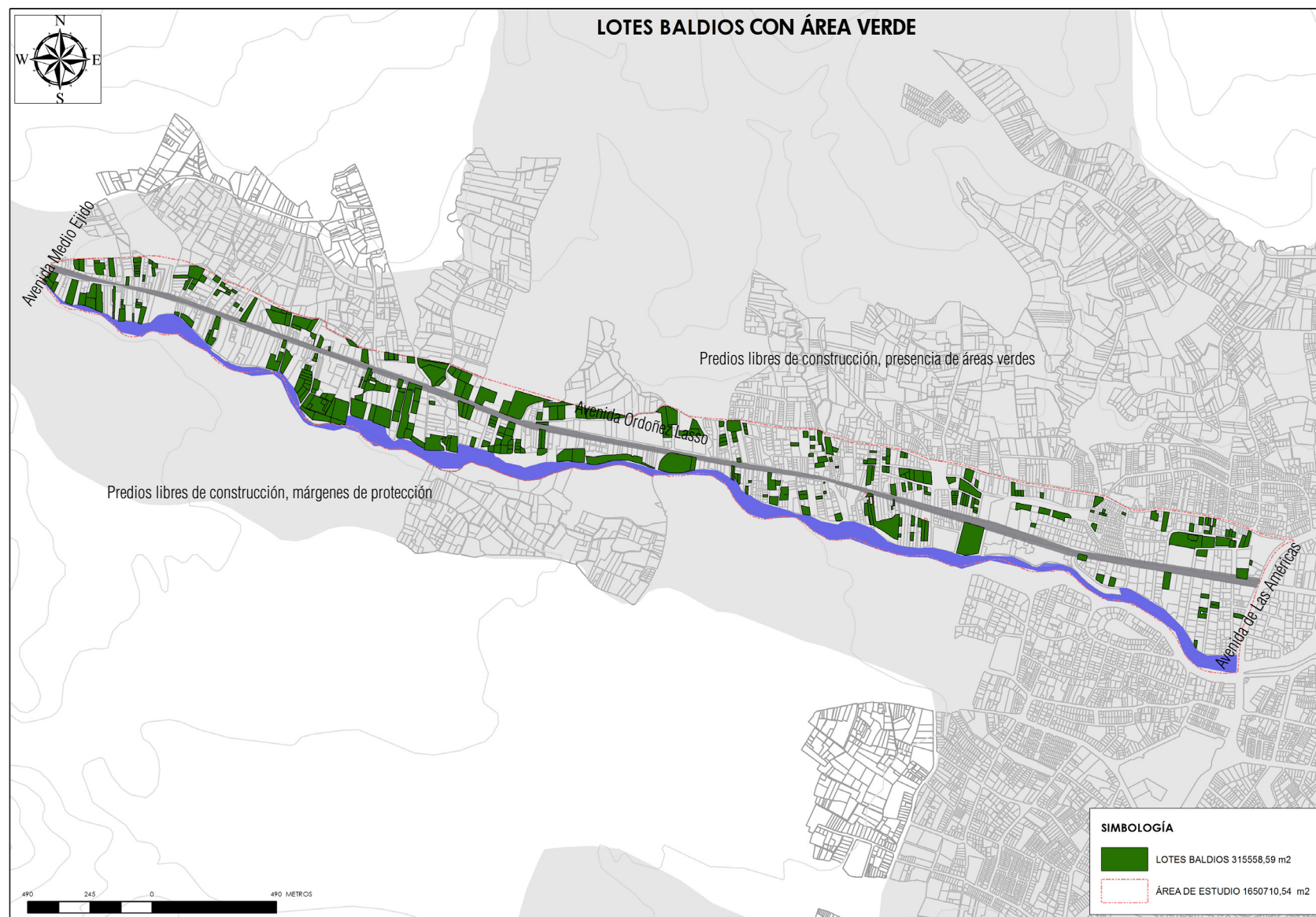


**Imagen 32.** Pérez, T. (2016). Plano hidrográfico del área de estudio. (Mapa).





**Imagen 33.** Pérez, T. (2016). Plano de la geología del área de estudio. (Mapa).



**Imagen 34.** Pérez, T. (2016). Plano donde se indica los lótes vacíos del área de estudio. (Mapa).



### 2.3.2. DIAGNÓSTICO DEL COMPONENTE PATRIMONIAL

Los elementos patrimoniales que caracterizan el paisaje del área son: las edificaciones vernáculas, las edificaciones de carácter religioso, las infraestructuras (puentes), hitos, espacios públicos y las actividades económicas y usos que se desarrollan en el sector.

En el área de estudio encontramos:

En el inventario de bienes patrimoniales del 2008 realizado por la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales y el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6, se registraron 68 edificaciones vernáculas emplazadas (imagen 23 y 24) en el área de estudio, éstas edificaciones estaban construidas con tierra, madera y teja y eran de características morfológicas diversas, desarrolladas en uno y dos pisos de altura.

De acuerdo al inventario se encontraban categorizadas como edificaciones de valor ambiental, en tal virtud las intervenciones permitidas era conservación y rehabilitación arquitectónica.<sup>9</sup>

Las 68 edificaciones según el informe de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (2008), presentaban un estado de conservación valorado como regular y en todas las edificaciones el uso era de vivienda combinada con actividades comerciales como tienda de abarrotes, talleres de carpintería, talleres de estucos, talleres de hojalatería, fábrica de tejas artesanales y desarrollo de agricultura en las áreas libres de los predios.

<sup>9</sup> Ordenanza para la gestión y conservación de las áreas históricas y patrimoniales del Cantón Cuenca. Artículo 13, literal A, pág 30.



**Imagen 35.** Archivo Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6. (2008). Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, Edificación patrimonial. (Imagen).



**Imagen 36.** Archivo Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6. (2008). Proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, Edificación patrimonial. (Imagen).





De la misma manera, a lo largo de la vía se emplazaban tres puentes importantes, que se construyeron a inicios del siglo XX para solucionar el paso vehicular sobre las tras quebradas que interceptan a la Avenida Ordoñez Lasso y desembocan en el Tomebamba

El puente (imagen 38) que se emplazaba sobre la quebrada de Río Amarillo poseía características de valor importantes tanto por el sistema constructivo como por la materialidad.

Su diseño consistía en un arco de medio punto (semicircular), apoyado sobre la ciementación de piedra (canto rodado) y cal. Para la construcción del arco se utilizó travertino, escuadrados en forma de sillares, que formaban los paramentos externos, y de relleno con mortero de cal y cemento puzolana (imagen 37).

De la misma manera, se podían encontrar emplazadas sobre la vía junto al puente de cada quebrada una cruz de mármol de gran proporción (imagen 39) que fungía como hito.

También en el sector encontramos dos pequeñas iglesias, una con la advocación a la Virgen del Milagro y la otra a la Virgen del Socorro, ambas son equipamientos comunales donde se desarrollan varias actividades tanto religiosas como comunales en el transcurso del año.

En el sector de estudio una de las actividades más importante es la agricultura pero en el transcurso de los últimos años está en proceso de desaparición por el incontrolado crecimiento urbano hacia las zonas de los periurbanos. Situación que no ha sido

correctamente manejada desde la Municipalidad. De acuerdo al Plan de Ordenamiento del año 2002 los sectores de planeamiento O12A, O-12 y O-13A (imagen 26) que colindan con la ribera sur del río Tomebamba son exclusivamente para el desarrollo de la actividad agrícola combinado con vivienda que no supere la altura de 2 pisos, pero actualmente podemos observar emplazados en estos sectores fábricas de cerámicas, mecánicas, lavadoras de vehículos, fábricas de bloques, latonerías, depósitos de áridos y edificaciones multifamiliares de más de dos pisos y urbanizaciones privadas delimitadas con grandes cerramientos impermeables, excluyendo a poblaciones ingentes a territorios degradados físico y ambientalmente.



**Imagen 37.** Sánchez, A. (2015). Interior del Puente sobre la Quebrada de Río Amarillo. (Imagen).



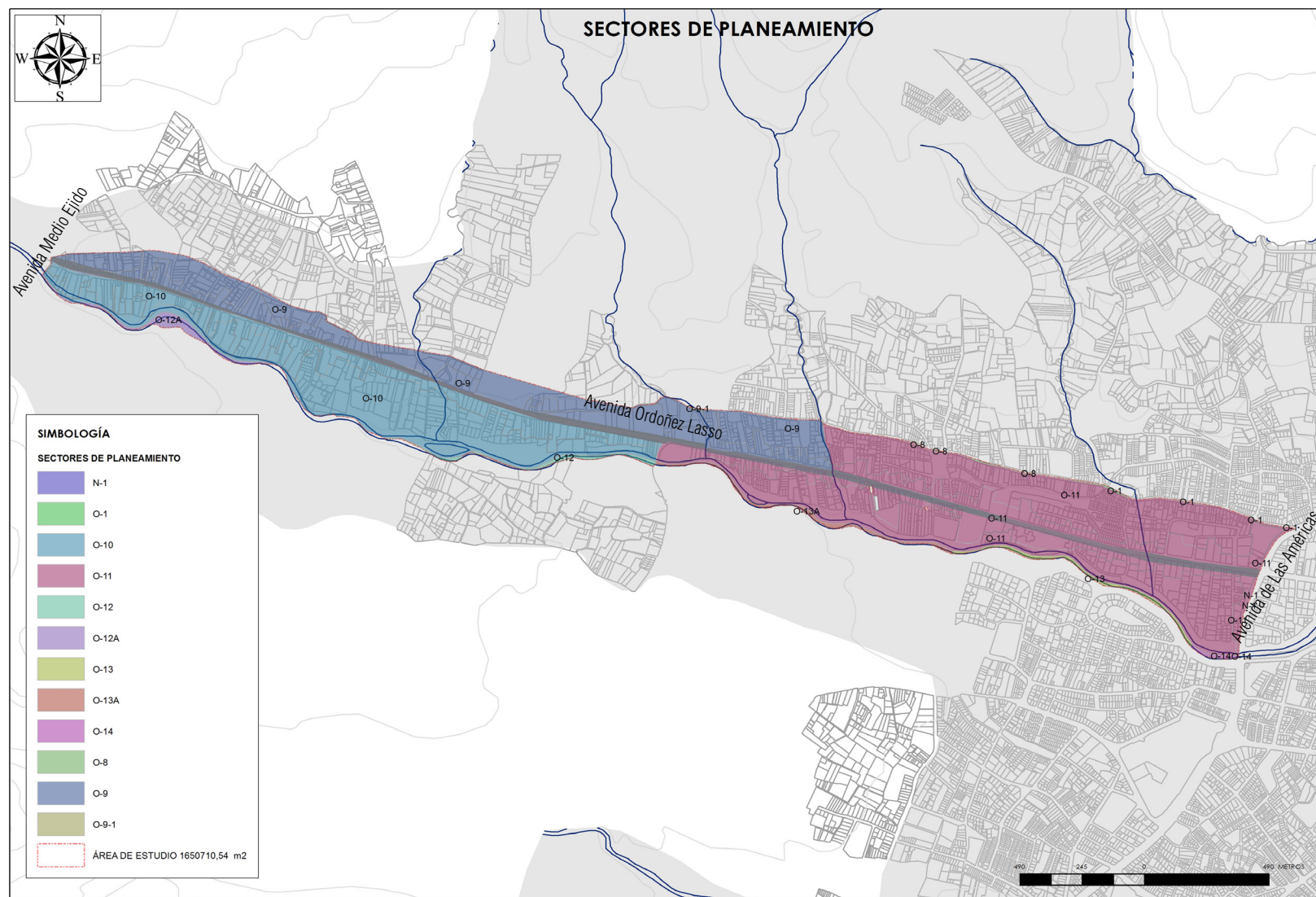


**Imagen 38.** Sánchez, A. (2015). *Puente sobre la Quebrada de Río Amarillo.* (Imagen).

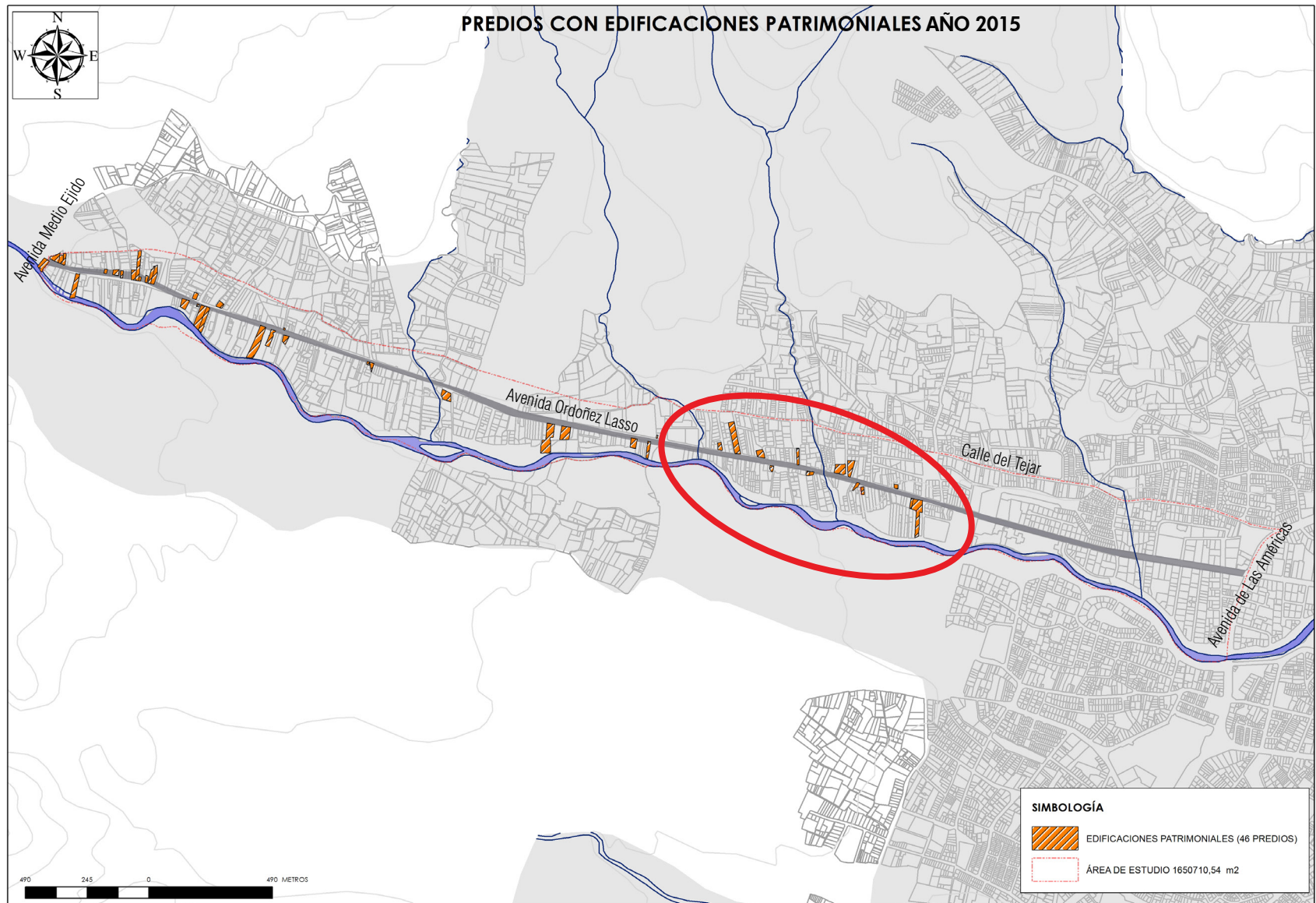


**Imagen 39.** Sánchez, A. (2015). *Cruz de Mármol junto al puente sobre la Quebrada de Río Amarillo.* (Imagen).





**Imagen 40.** Pérez, T. (2016). Plano donde se indica los sectores de planeamiento del área de estudio. (Mapa).



**Imagen 41.** Pérez, T. (2016). Plano donde se indica los lotes donde existen las edificaciones patrimoniales del área de estudio. (Mapa).



### 2.3.3. DIAGNÓSTICO DEL COMPONENTE PERCEPTIVO

Este componente trata de analizar la percepción que tiene el ciudadano en relación a los valores patrimoniales, físicos y medioambientales del sector de estudio.

Para este análisis se realizaron dos talleres, el primero se realizó in situ con los habitantes del sector y el segundo se realizó con los técnicos de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (arquitectos, ingenieros, historiadores, abogados, etc) en las oficinas de la Dirección.

El primer taller trató del levantamiento de fichas (imagen 30) que comprendían información del bien (datos técnicos), registro de los usos que se desarrollaban en las edificaciones registradas como patrimoniales y un apartado acerca de la situación ambiental y física del sector (paisaje).

En el segundo taller que se realizó con los técnicos de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales (2016), se realizó el llenado de una matriz de valoración en la que se analizaba mediante el uso de fotografías la calidad visual y escénica del sector con una tabla donde se indican un listado de componentes de paisaje que se obtuvo de la Metodología de valoración subjetiva desarrollada por Gómez Orea (2014).

A continuación se expone la tabla con los elementos de valoración de la calidad visual y ambiental, que fue utilizada como matriz por habitantes del sector y por los técnicos de Áreas Históricas, para

CATÁLOGO DE BIENES Y ESPACIOS PROTEGIDOS		FICHA:B.01.OL
BIEN DE INTERÉS PATRIMONIAL-CULTURAL		
GRADO DE PROTECCIÓN	A	705109007000
EDIFICACIÓN PATRIMONIAL_LA ROSALIA 1944		
		
IDENTIFICACIÓN DEL INMUEBLE		
LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA	LOCALIZACIÓN CRONOLÓGICA	
Frente a la Avenida Ordoñez Lasso	Siglo XX	
CATEGORÍA CULTURAL	USO ACTUAL	
Bien de interés cultural	Deshabitada	
ESTADO DE CONSERVACIÓN	USO PROPUESTO	
Regular	Vivienda-Taller de carpintería	
DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS		
<p>La edificación se encuentra localizada frente a la Avenida Ordoñez Lasso y la entrada de San Agustín, la casa vernácula está construida con madera y tierra, la conforman dos cuerpos que se desarrollan alrededor de patios interiores, la primera crujía posee portales hacia la vía y hacia su interior ambos cuerpos se componen por galerías sobre las que se desarrolla una segunda planta, las cubiertas es un sistema de 4 aguas, la estructura es de madera con enchacado de carrizo y barro y teja artesanal gigante como material de recubrimiento. El sistema constructivo es el adobe con muros portantes y entrepisos de madera, los pisos son de ladrillo de obra sobre tierra apisonada, las carpinterías son de madera terminada con color verde, azul y amarillo. Esta era una edificación que a mediados de siglo sirvió como albergue para la gente que llegaba desde el Guayas, porque la Avenida Ordoñez Lasso era la entrada a la ciudad desde la costa.</p>		
NORMATIVA DE INTERVENCIÓN		
<p>La edificación es un bien de interés cultural, posee características de valor, históricas, constructivas, tecnológicas, paisajísticas, etc., se encuentra registrado como edificación de valor patrimonial, en tal virtud solo se admitirá intervenciones de restauración, conservación y rehabilitación arquitectónica que tendrán por objetivo refuerzo y mantenimiento de elementos estructurales, así como la mejora del estado general o instalaciones del inmueble. Las obras de rehabilitación para redistribución de espacios interiores sin alterar las características estructurales del edificio, siempre que ello no desmerezca los valores protegidos no afecte a elementos constructivos a conservar. Las obras de ampliación de la vía deberán proteger el bien y una vez terminado el proceso constructivo deberán emprenderse obras de mitigación.</p>		

**Imagen 42.** Pérez, T. (2016). *Propuesta de ficha aplicada para levantar la información de las edificaciones patrimoniales.* (Ficha técnica).





el proceso de valoración del componente perceptivo del área de estudio.

Para la valoración de la calidad visual en el llenado de las fichas se consideró los atributos físicos (vegetación, presencia de agua, forma del terreno, etc); atributos estéticos (forma, color, textura, etc) y las actuaciones humanas.

El enfoque de esta metodología utilizada para la valoración subjetiva del entorno, se enfoca hacia el sentido estético o de **percepción**, como la combinación de las formas y colores del territorio. Interesa como expresión espacial y visual. Se concreta en lo que el observador es capaz de percibir de ese territorio.

En la metodología de valoración directa de acuerdo a Gómez Orea (2014), se utilizan el análisis de las preferencias de un panel sobre la observación global de la unidad como un todo, sin reparar en sus componentes, directamente sobre el terreno o a través de fotografías, películas o dibujos expresivos de su carácter. Los resultados así obtenidos se consideran “intersubjetivos” lo que significa que sin llegar a la objetividad resultan ampliamente aceptados.

Los criterios de valoración que enuncian los participantes se ubican en la tabla desde la categoría de valor más alto hasta la categoría de valor más bajo.

De la misma manera, mediante los talleres con los ciudadanos se registro opiniones y experiencias personales respecto al paisaje en el que viven y con el que conviven día a día.

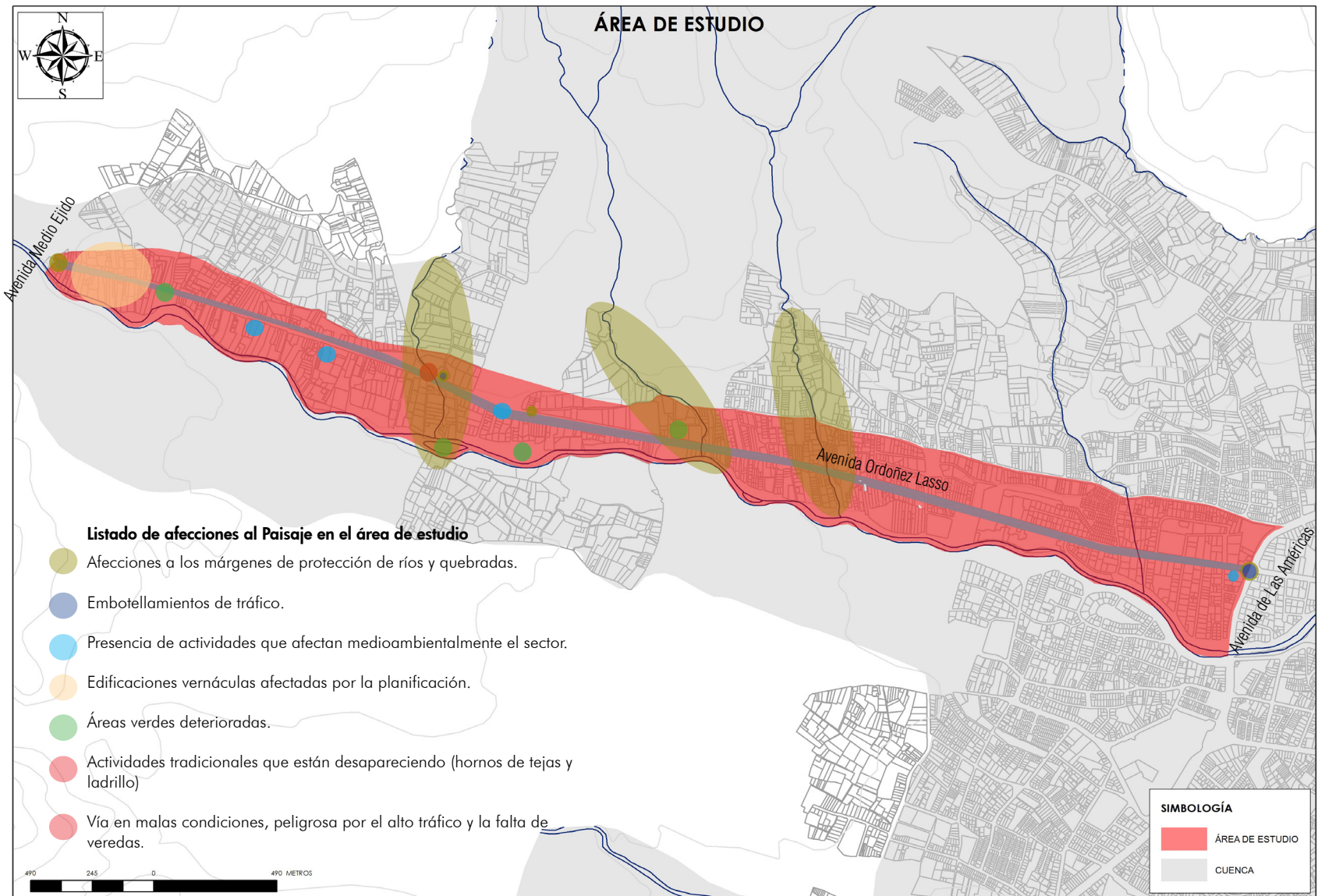
Escuchar opiniones y quejas acerca del grado de contaminación que producen los buses y el tráfico en general; del mal estado de la vía y la falta de aceras por las cuales poder circular sin preocupación de ser atropellado; lo estrecho de los carriles de circulación vehicular y la demora en tirones de traslado; la falta de área verde y parques para los niños.

De la misma manera frases como “(...) existe mucho descuido de las autoridades en el desarrollo y realización de proyectos y sobre todo el olvido de los mismos en el cambio de administración”; “(...) no tenemos parques para que los niños puedan recrearse sin peligro”; “(...) los niveles de contaminación producido por la circulación de transporte pesado”, “(...) el peligro que corremos por no tener veredas por las cuales circular”, “(...) existen usos de suelo que están contaminando la tierra, el río y las quebradas y a las autoridades no les importa”, “(...) nuestras casas llamadas “patrimoniales” se vuelven una cruz difícil de cargar”, muestran una problemática que debe ser tratada en el análisis para la elaboración de los planes, programas y proyectos. Todas las opiniones son el punto de inicio para entender lo que los residentes sienten y piensan sobre su Ciudad, sobre su paisaje y patrimonio.



CALIDAD VISUAL		CATEGORÍAS				
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS	CRITERIOS	MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO
Morfología y topografía	Relieve muy montañoso y marcado, con pendientes de más del 60%, laderas muy modeladas o rasgos singulares.			X		
	Formas erosivas interesantes o relieve variado en tamaño y forma. Pendientes entre 30-60%.		X			
	Pendientes entre 0-30%, vertientes con poca variación, sin modelado y sin rasgos dominantes.		X			
Vegetación	Alto grado de variedad. Grandes masas boscosas y diversidad de especies.				X	
	Cubierta vegetal casi continua con poca variedad en la distribución.			X		
	Cubierta vegetal dispersa con poca o ninguna variedad.		X			
Agua	Factor dominante en el paisaje, con apariencia limpia y clara, aguas blancas.				X	
	Agua en movimiento o en reposo, pero no es dominante en el paisaje.				X	
	Ausente o inapreciable.		X			
Color	Combinaciones de color intensas o variadas o contrastes agradables, vegetación, roca, agua y nieve.				X	
	Contrastes del suelo, roca y vegetación, pero no actúa como elemento dominante.			X		
	Muy poca variación de color o contraste, colores apagados.		X			
Fondo escénico	El paisaje circundante potencia mucho la calidad visual.			X		
	El paisaje circundante incrementa moderadamente la calidad visual del conjunto.			X		
	El paisaje adyacente no ejerce influencia en la calidad del conjunto.				X	
Actuaciones humanas	Libre de actuaciones humanas estéticamente no deseadas o con modificaciones que inciden favorablemente en la calidad visual.					X
	Calidad escénica afectada por modificaciones poco armoniosas, aunque no en su totalidad, o las actuaciones no añaden calidad visual.		X			
	Modificaciones intensas y extensas que reducen o anulan la calidad escénica.		X			
Singularidad	Único, raro en la región, posibilidad de contemplar fauna y vegetación excepcional.				X	
	Característico, aunque similar a otros en la región.		X			
	Común en la región.		X			

**Imagen 43.** Gómez Orea. (2014). Componentes del paisaje para el desarrollo de la valoración subjetiva. (Cuadro).



**Imagen 44.** Pérez, T. (2016). Plano donde se indica los elementos que conforman el paisaje del área de estudio. (Mapa).



## 2.4. DEFINICIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LAS UNIDADES DE PAISAJE

Las unidades de paisaje,<sup>10</sup> se pueden definir como una parte del territorio caracterizada por una combinación específica de componentes o elementos (territoriales, patrimoniales, culturales y estéticos) y de las dinámicas claramente reconocibles que le confieren una idiosincrasia diferenciada del resto del territorio.

Las Unidades de Paisaje se definen por tanto, a partir de la consideración de los elementos y factores naturales y/o humanos, que le proporcionarán una imagen y lo hacen identificable o único.

Las unidades de paisaje responden a la integración de las características físico-naturales del medio con los tipos de ocupación que soporta, siendo preciso destacar la notable coincidencia o identificación, lógica por otra parte, de los distintos usos del suelo con las zonas con caracteres físicos homogéneos.

La caracterización de las unidades de paisaje tiene por objeto:

- La definición y delimitación de las características paisajísticas en el ámbito de estudio.
- El análisis de sus características, dinámicas y presiones que las modifican.
- Identificar los recursos paisajísticos, culturales, patrimoniales,

escénicos que singularizan positivamente su valor y los conflictos paisajísticos que las degradan negativamente.

Así la delimitación de las unidades de paisaje se basará tanto en los elementos que estructuran el territorio (montañas, estructura verde, ríos, red de carreteras y caminos, etc.) como en su organización usos de suelo (suelo agrícola, forestal o urbano), considerando al mismo tiempo las dinámicas que han contribuido, y contribuyen a dar forma a la imagen actual. El carácter de la unidad dependerá, por tanto, de las formas del relieve y usos de suelo (cultivos, zonas urbanizadas), de la organización del espacio, de la dimensión histórica (estructuras paisajísticas), de la percepción (textura, colores, formas), de las transformaciones inmediatas o de las relaciones que se establecen entre la población y su paisaje.

### 2.4.1. UNIDADES DE PAISAJE

Los criterios empleados para la delimitación de Unidades de Paisaje en el presente estudio se ajustan a:

Las Unidades de Paisaje, no corresponden con zonas completamente homogéneas desde el punto de vista de los usos o zonas de planificación, si no que delimitan una porción de territorio con una coherencia visual del territorio y estructura definida. En cada unidad desde el punto de vista del PUH se prevé una respuesta visual similar a las posibles actuaciones que en ella se realicen, y con una interconexión visual del territorio que la forma, de manera que un cambio de las características visuales de una de las partes, modificará los valores paisajísticos del conjunto que compone el área de estudio.

<sup>10</sup> Las unidades de paisaje se definen como el área geográfica con una configuración estructural, funcional o perceptivamente diferenciada, única y singular, que ha ido adquiriendo los caracteres que la definen tras un largo período de tiempo. Se identifica por su coherencia interna y sus diferencias con respecto a las unidades contiguas. Recuperado de [www.cioapu.com/CV102/documento resumen de caracterización paisajística. pdf](http://www.cioapu.com/CV102/documento%20resumen%20de%20caracterización%20paisajística.pdf). 2017.



## 2.4.2. CARACTERIZACIÓN DE LAS UNIDADES DE PAISAJE

Las unidades de paisaje se identificaron a partir de las áreas de concentración de las diferentes capas de información obtenidas del análisis de los componentes del PUH, territorial, patrimonial y perceptivo, de ésta manera se fueron delimitando los límites de las unidades y su caracterización.

Como se menciona en el estudio se fue trabajando con capas y a partir de sus combinaciones se identificaron las unidades de paisaje. Al ir ubicando las áreas de concentración de las diferentes capas de los componentes del paisaje se delimitaron y caracterizaron las siguientes 3 unidades:

**Unidad de Paisaje 1:** ésta unidad esta delimitada entre la Avenida de las Américas y la calle de Los Cerezos (imagen 46), Es un área homogénea que se caracteriza por un vasto proceso de remodelación urbana, apoyado en la leve recuperación del Río Tomebamba, área destinada a vivienda de alta densidad.

De la misma manera en la unidad 1 es donde se concentra el emplazamiento de edificios multifamiliares que van desde una altura de 4 hasta de 12 pisos, conforme al sector de planeamiento O 11 de la Ordenanza para uso y ocupación de suelo.

La unidad se compone de edificaciones en altura y edificaciones de uno y dos pisos en predios con importantes áreas verdes donde los usos se comparten entre vivienda y comercio. Visualmente es un área compacta provista de infraestructura (vías, puentes, alumbrado,

servicios básicos, etc), donde los tramos que se conforman hacia la vía son continuos, casi no existen áreas libres para implantar nueva edificación.

En este sector la topografía es uniforme, con pendientes que fluctúan entre 5% y 15%. Es importante recalcar que hacia la vereda sur de la Avenida los predios colindan con el río Tomebamba que actúa como escenario de fondo.

Existen dos tipos de vegetación en la zona, la primera se emplaza en las orillas del río, está compuesta por imponentes árboles de eucalipto en su mayoría y unos pocos sauces llorones; el otro tipo de vegetación es más ornamental, son especies arbustivas introducidas tanto en las áreas públicas como en los jardines privados, algunas de las especies que encontramos son: cucarda, aliso, arupo, fresno, cholán, jacarandá, saucos, bugambilla, entre otras. Además, el quikuyo es la especie que más área cubre como vegetación baja.

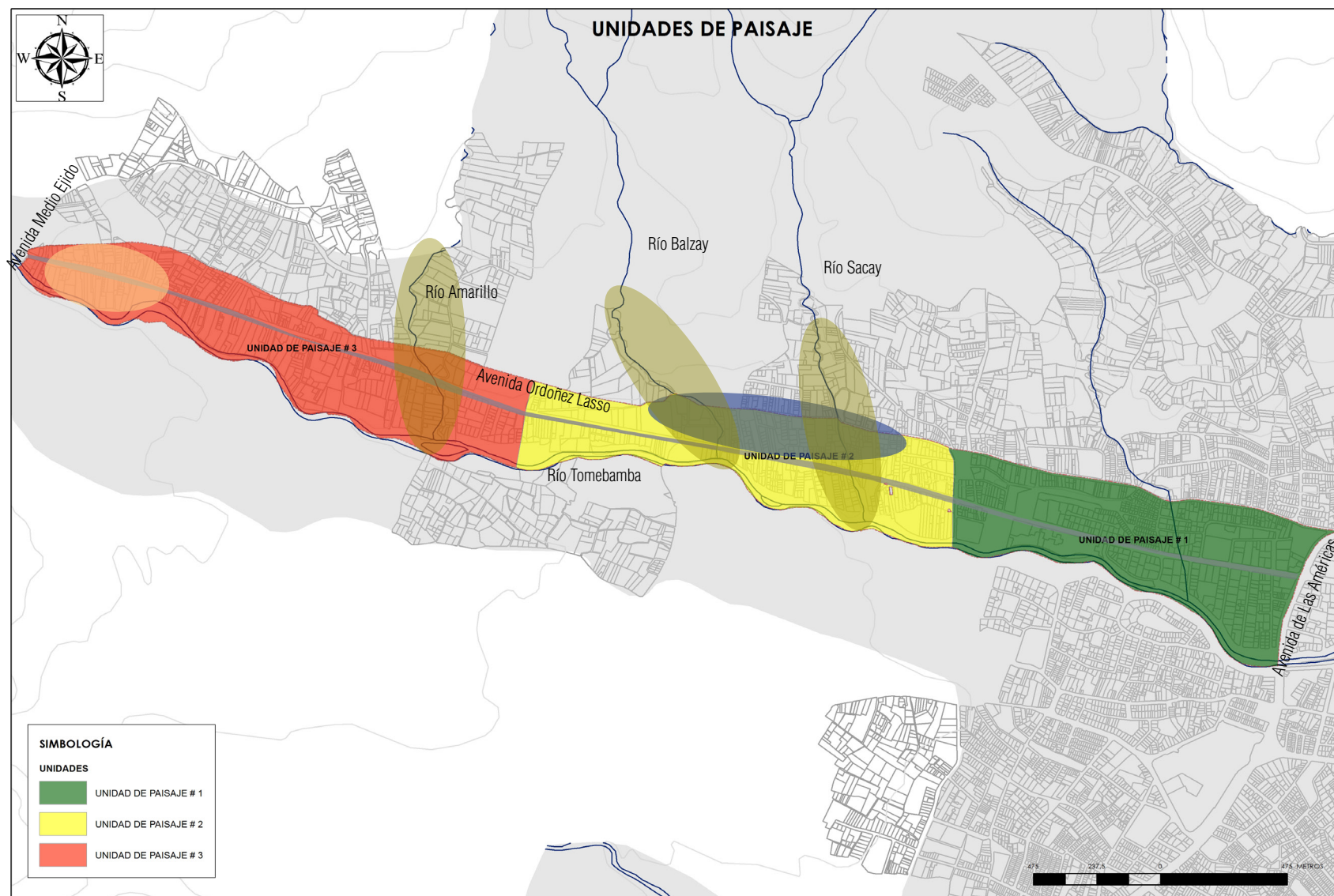
En el sector también encontramos diferentes tipos de equipamientos, públicos como La Corporación Financiera Nacional (CFN), La Agencia Nacional de Tránsito (ANT), El Colegio Ciudad de Cuenca y equipamientos privados como el Hotel Oro Verde, Hotel Pinar del Lago, Banco Proamérica, Banco del Austro, Supermaxi de las Américas, Estación de Servicio Eloy Alfaro, etc.

Una característica notable de esta unidad es que el valor monetario del suelo es elevado, resultando así, de propiedad de la población perteneciente a la clase media y alta.

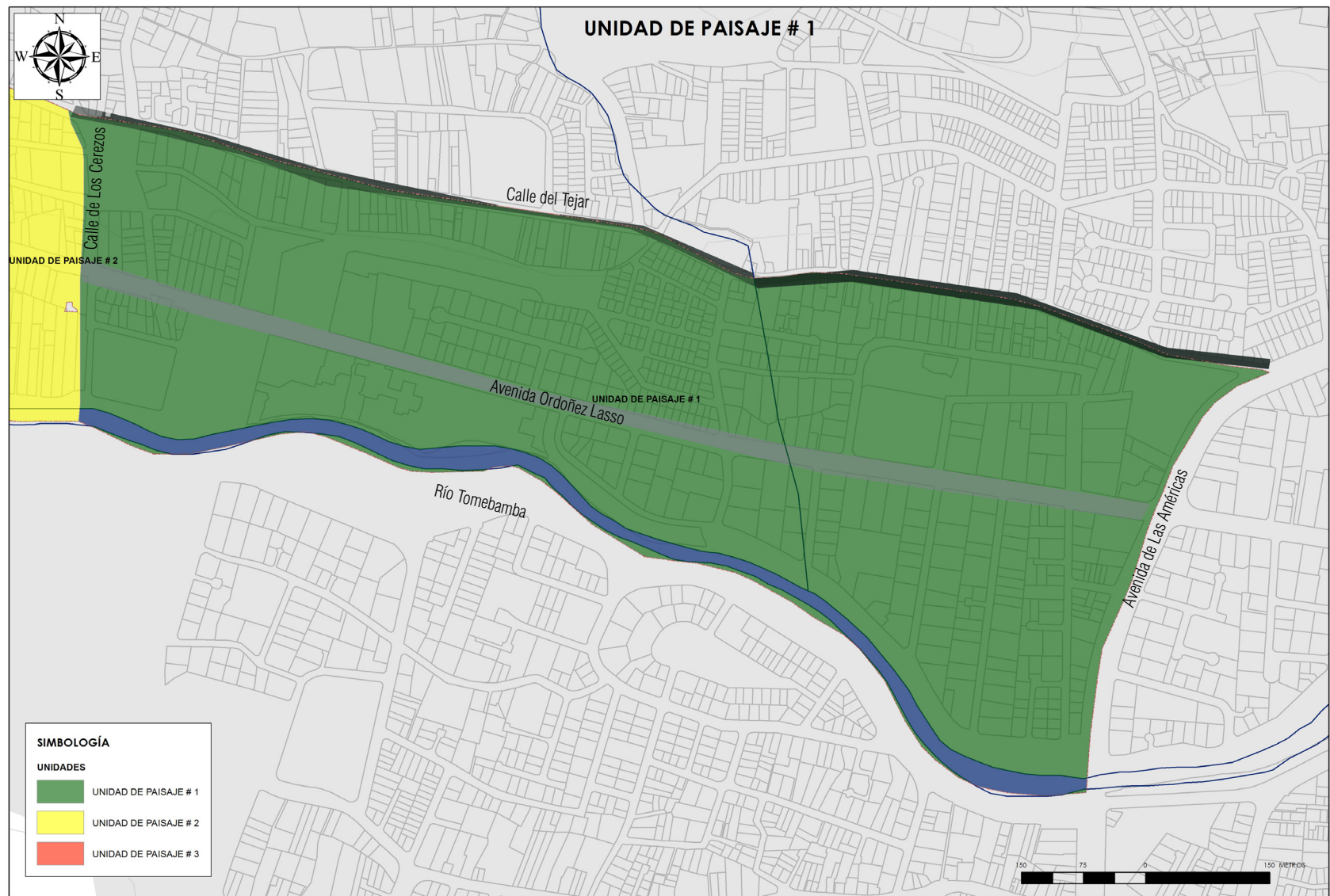




Las Unidades de Paisaje delimitadas son las siguientes:



**Imagen 45.** Pérez, T. (2016). Plano donde se indica la delimitación de las unidades de paisaje que componen el área de estudio. (Mapa).



**Imagen 46.** Pérez, T. (2016). Plano donde se indica la unidad de paisaje 1. (Mapa).





En conclusión la unidad de paisaje 1 visualmente resulta uniforme, corresponde al núcleo urbano consolidado, un corredor de expansión urbana de finales del siglo XX. Destaca la arquitectura moderna de las edificaciones en altura (imagen 47) destinadas para vivienda; como elemento natural destaca el río Tomebamba y sus riberas con uso de esparcimiento. Además, la unidad no posee elementos arquitectónicos relevantes dentro del ámbito patrimonial.



**Imagen 47.** Vista aérea de la Avenida Ordoñez Lasso, sector Supermaxi de las Américas. Recuperado de <https://www.google.com/search=fotos+ordonez+lassoclient=firefox>.



**Unidad de Paisaje 2:** ésta unidad esta delimitada entre la calle de Los Cerezos y la calle de los Ladrilleros (imagen 38), corresponde a un sector menos consolidado, donde la ocupación del suelo no alcanza al 100%.

Es un área en proceso de consolidación con características menos urbanas, edificaciones más modestas emplazadas de manera indiferente en los predios, se observa la falta de control en el proceso de crecimiento urbano. No existen equipamientos públicos de ningún tipo.

Es una sector donde aún existe gran cantidad de lotes sin edificar y los tramos hacia la avenida se visualizan irregulares, poco definidos en la lectura del conjunto. La infraestructura pública está incompleta con respecto a vías, alumbrado, agua potable y servicio de alcantarillado.

Aquí la topografía del terreno es mucho más irregular, existen áreas con pendientes mayores al 30%, donde se ha edificado con estructuras precarias alterando el perfil edáfico del suelo.

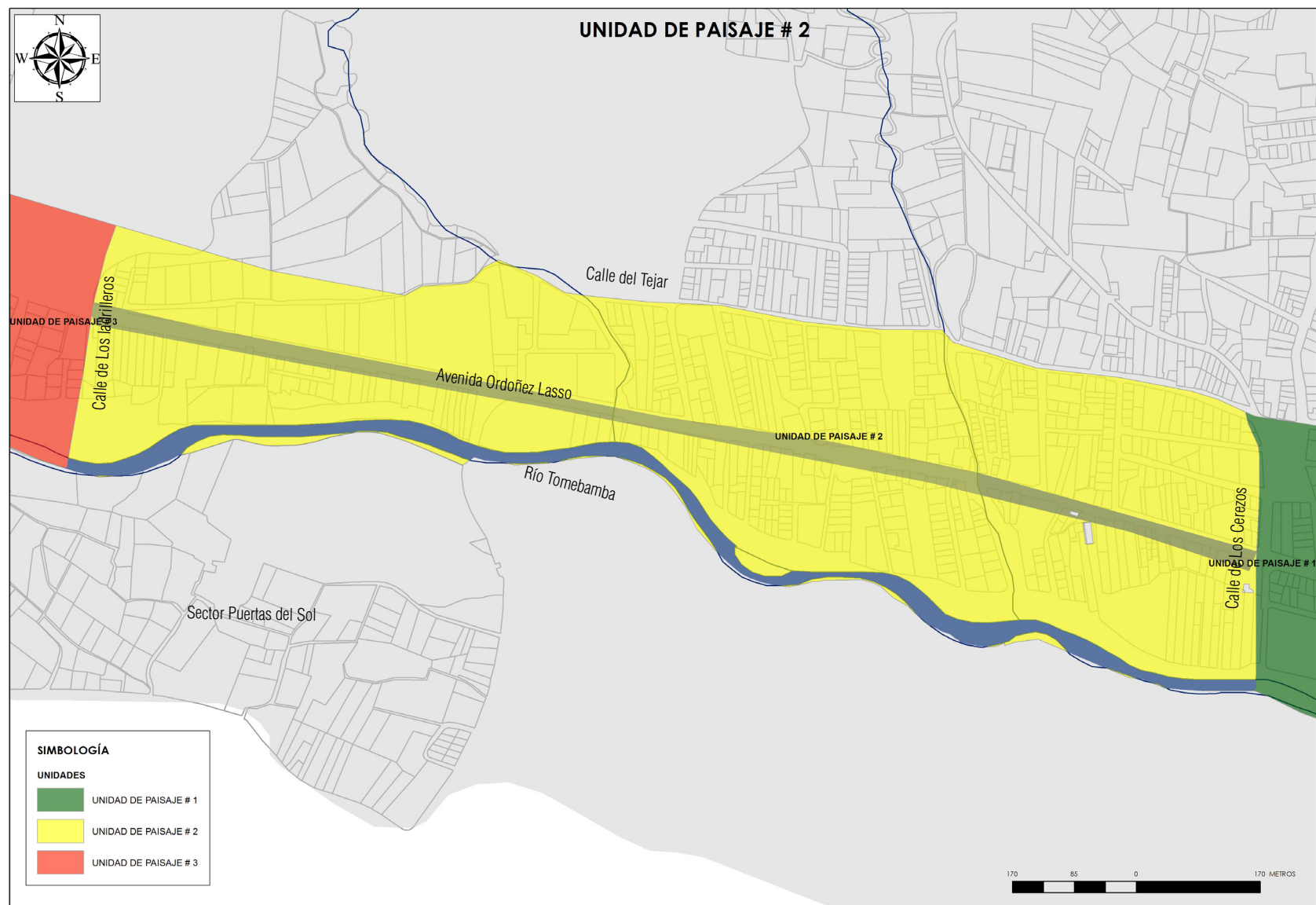
De la misma manera la unidad se encuentra atravesada por dos ríos Balzay y Sacay que son afluentes importantes del río Tomebamba, poseen un paisaje intrínsecamente valioso ya que cuenta con vegetación arbustiva y vegetación baja distribuido de forma regular por sus riberas pero a consecuencia de los procesos de crecimiento urbano y el poco control por parte del ente regulador están siendo afectadas.

En esta unidad de paisaje la vegetación ornamental es escasa ya que los predios no cuentan con jardines y no hay infraestructura verde, a excepción de las riberas del Tomebamba donde existen árboles de Eucalipto.

Los actividades importantes que se desarrollaban en ésta unidad era la fabricación de tejas, ladrillos y la agricultura; que rápidamente han ido desapareciendo y siendo remplazados por otras actividades de características ambiental y paisajísticamente incompatibles con el sector de planeamiento de acuerdo a la planificación de los sectores que componen el área de estudio, como lo son: fábricas de cerámica, mecánicas de vehículos, centros de acopio de áridos, entre otros.

La arquitectura del sector es modesta no posee una tipología y estilo definido, las edificaciones estan construidas con materiales como el hormigón, metal y bloque y no presentan ninguna características de valor, además que afectan visualmente a la unidad.

Entonces se puede concluir que en ésta unidad de paisaje, las actuaciones humanas han afectado la calidad escénica del sector; el observador percibe la unidad desordenada, ambientalmente contaminada, peligrosa y paisajísticamente pobre.



**Imagen 48.** Pérez, T. (2016). Plano donde se indica la unidad de paisaje 2. (Mapa).





**Imagen 49.** Pérez, T. (2017). Vista de la Unidad de paisaje 2. (Imagen).



**Unidad de Paisaje 3:** ésta unidad esta delimitada entre la calle de los Ladrilleros y la calle del Camino del Tejar y Medio Ejido (imagen 40), es la unidad menos consolidada, donde la ocupación del suelo no alcanza un 50%.

La unidad de paisaje presenta características físicas más rurales, el 50% de los predios no poseen construcciones y existen varios conjuntos de edificaciones vernáculas registradas como bienes patrimoniales emplazadas en el sector.

La arquitectura del sector se divide en arquitectura de característica vernácula construidas en tierra y madera y una arquitectura de característica contemporánea construida en ladrillo, bloque y hormigón; la altura dominante es de 2 pisos y los tramos hacia la avenida son poco consolidados, existen gran cantidad de predios libres de edificación.

Las actividades que se desarrollan en el sector consisten en pequeños comercios ubicados en la planta baja de las viviendas (tiendas de abarrotes, panaderías, farmacias, peluquerías, picanterías, licoreras, etc), también encontramos predios destinados a la agricultura y al pastoreo de animales menores (vacas).

Existe una pequeña escuela “Jesús Vázquez” como equipamiento público y la infraestructura (vías, caminos, alumbrado, agua potable y alcantarillado) es insuficiente, de la misma manera el sector no cuenta con ningún tipo de infraestructura verde pública (parques) a excepción de las riberas del río Tomebamba y río Amarillo que están provistas de vegetación alta (árboles de eucalipto) y vegetación baja.

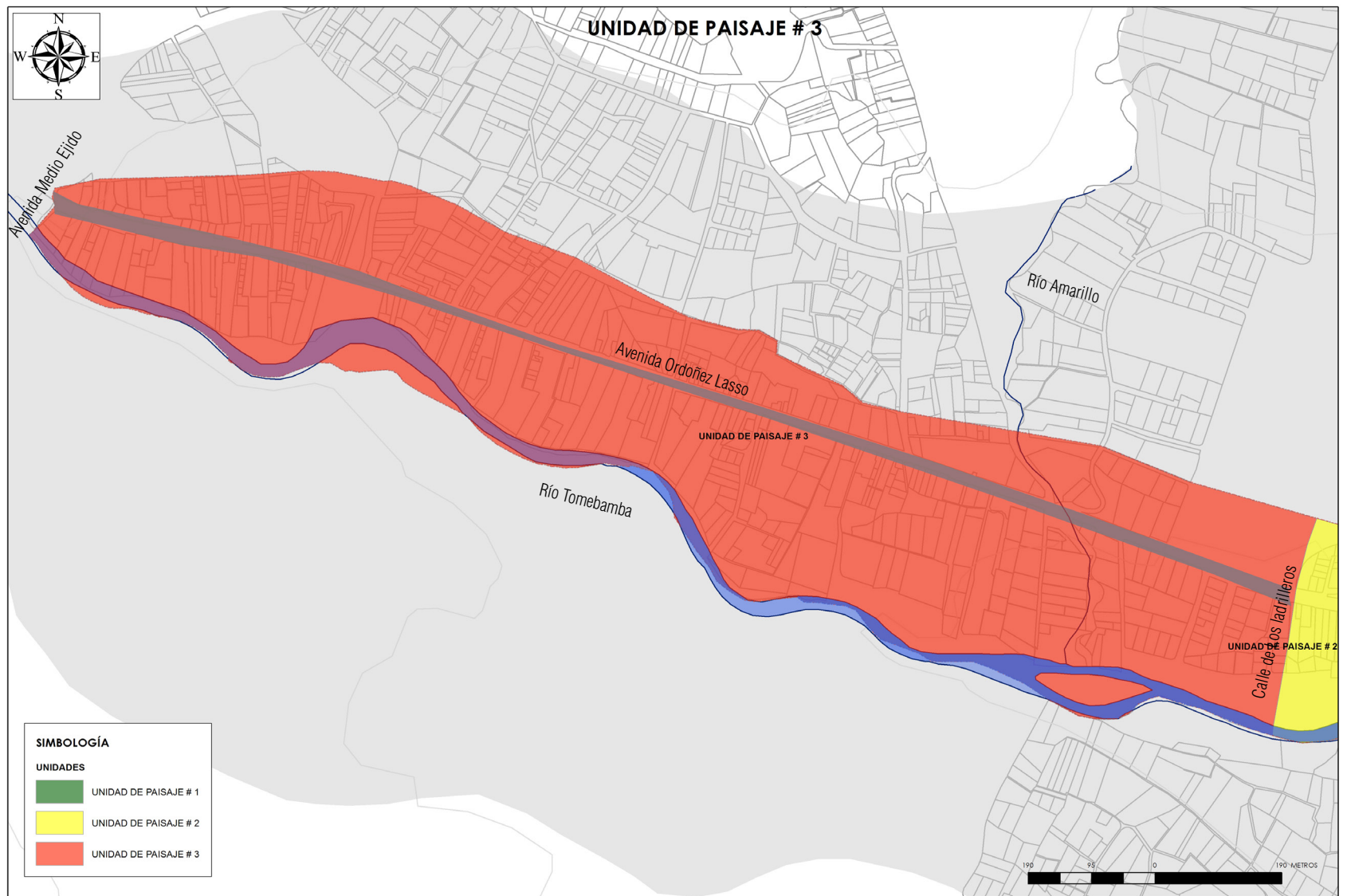
La topografía del terreno es regular, las pendientes fluctúan entre el 0% y 15%, además el tipo de suelo es apto para el desarrollo de agricultura.

Antes de la intervención del proyecto de ampliación de la vía, los conjuntos de edificaciones patrimoniales (imagen 41) constituían una característica de valor importante para el sector, eran edificaciones representativas de una época y que históricamente cumplían una función importante en esta carretera de conexión de la ciudad con la costa ecuatoriana, pero al momento de la ejecución del proyecto su mantenimiento y conservación no fue considerado; lo que resultó en ver edificaciones cortadas (mutiladas) a lo largo de la vía para dar paso a la nueva planificación.

Es una vía compuesta de 4 carriles, con 22 metros de sección completamente recta; que para la población que de paso cumple las condiciones óptimas para disminuir los tiempos de traslados, mientras tanto para los habitantes del sector, ésta es una gran avenida donde circulan **más** vehículos y muchos **más** rápido, generando así **más** contaminación, **más** tráfico, **más** peligro para el peatón, etc.

En conclusión, es un paisaje que se percibe altamente degradado, donde los recursos naturales están en constante deterioro, que los elementos edificados de valor fueron destruidos y que las condiciones físico-ambientales del sector son cada vez más deficientes.

Es un sector donde la clase media vive en urbanizaciones privadas dotadas de servicios e infraestructura básica y la población de recursos bajos vive en los restos de las edificaciones vernáculas.



**Imagen 50.** Pérez, T. (2016). Plano donde se indica la unidad de paisaje 3. (Mapa).





**Imagen 51.** Pérez, T. (2017). *Vista de la unidad de paisaje 3.* (Imagen).



## 2.5. VALORACIÓN DE LAS UNIDADES DE PAISAJE

La valoración de las unidades de paisaje está en función de su calidad visual, que es “el grado de excelencia del paisaje, su mérito para no ser alterado o destruido o de otra manera, su mérito para que su esencia y su estructura actual se conserve” (Blanco, 1979).

El paisaje como cualquier otro elemento posee un valor intrínseco, y su carácter se define por la calidad de las vistas directas que desde él se perciben y la escena de fondo que lo enmarca, es decir, es el conjunto de características visuales y emocionales que califican la belleza del paisaje (Cifuentes, 1979).

Para definir la calidad visual se consideran variables con respecto a las características físicas del territorio, vegetación, usos de suelo, presencia de agua, grado de intervención humana, etc; elementos que ya fueron considerados en la caracterización del apartado anterior.

Una vez identificadas las unidades de paisaje, en función de las capas mencionadas anteriormente, el objetivo de éste apartado es determinar el grado de valor que posee cada unidad en función de los elementos ya analizados y a partir de las visiones del ciudadano, desde la postura municipal y de gestión así como desde una visión de la conservación del patrimonio edificado.

Para determinar la valoración de las unidades de paisaje identificadas se realizaron fichas de cada una, donde se colocan los elementos relevantes que caracterizan la unidad y se cualifican con: valor

alto, valor medio y valor bajo; de la misma manera se ubican los valores patrimoniales y los problemas identificados, para luego en el capítulo final indicar las recomendaciones que se desarrollaran en función de los objetivos de calidad visual del paisaje mismos que se indican a continuación.

Los objetivos de la calidad visual del paisaje son el reflejo de las aspiraciones de la población en relación a ese entorno. En función de los datos obtenidos en el proceso de investigación se han identificado los siguientes:

- Estrategias 1: Incorporación de infraestructura verde y manejo de temas medioambientales.
- Estrategias 2: Evaluación del proceso de integración del Patrimonio Cultural en el paisaje urbano.
- Estrategias 3: Establecimiento de políticas y normas para reducir los impactos que genera la construcción de carreteras en el paisaje.
- Estrategias 4: Definición de programas de paisaje dentro de los planes y proyectos en el Ordenamiento Territorial y la Ordenación Urbanística entre otros instrumentos.

Estos ejemplos anteriores han querido recoger de forma general las principales ideas y estrategias a poner en marcha en la ciudad de Cuenca y se resumen en los siguientes objetivos: impulsar la recuperación y la mejora paisajística del patrimonio cultural; conservar los valores culturales del paisaje y salvaguardar los paisajes de interés cultural.





## ESTRATEGIAS DE CALIDAD VISUAL DEL PAISAJE

**Est.  
1**

Incorporación de  
infraestructura verde  
y manejo de temas  
medioambientales.



La infraestructura verde es un conjunto integrado y continuo de espacios en general libres de edificación, de interés natural, cultural, visual, recreativo y las conexiones ecológicas y funcionales que los relacionan entre sí.



**Est.  
2**

Evaluación del proceso  
de integración del  
Patrimonio Cultural en  
el paisaje urbano.



Una evaluación profunda de los elementos protegidos ecológica y patrimonialmente, así como las unidades de paisaje y recursos paisajísticos valorados en el estudio de paisajes de alto y muy alto valor ya que definen en detalle la calidad visual del paisaje.





**Est.  
3**

Establecimiento de políticas y normas para reducir los impactos que genera la construcción de carreteras en el paisaje.



Las normas y políticas de integración paisajística definirán los criterios de localización en el territorio y de diseño de nuevos usos y actividades sobre el paisaje para conseguir integración paisajística con las carreteras.



**Est.  
4**

Definición de programas de paisaje dentro de los planes y proyectos en el Ordenamiento Territorial y la Ordenación Urbanística entre otros instrumentos.



Los planes y programas de paisaje han de garantizar la preservación, mejora o puesta en valor de los paisajes que por su valor natural, cultural, visual o urbano o por su estado de degradación requiere intervenciones específicas o integradas.





## 2.5.1. DETERMINACIÓN DE CARACTERÍSTICAS DE VALOR Y PROBLEMAS EN LAS UNIDADES DE PAISAJE

### 1. Unidad de paisaje 01.

#### A. Características relevantes de la unidad:

- Predios bien estructurados y tramos consolidados.
- Es una unidad de paisaje urbana consolidada.
- Potencial de vista limitado por el emplazamiento de edificaciones en altura.
- Conjunto integrado y casi continuo de áreas verdes, existe vegetación alta, media y baja tanto en el espacio público como en el privado.
- La gran cantidad de edificaciones en altura construidos en los últimos 20 años otorgan una característica singular.
- La densidad poblacional de ésta unidad es alta.
- No existen edificaciones de valor patrimonial emplazadas en ésta unidad.
- La unidad la conforman edificaciones de características modernas en buen estado de conservación.
- El uso del suelo está relacionado a la vivienda y a servicios ligados a la misma.
- No existen espacios públicos (parques).
- La unidad está provista de buena infraestructura pública.
- Es una zona donde se emplaza la población de la ciudad de recursos económicos altos, problemas de gentrificación por la especulación del costo del suelo.
- Se percibe seguro, ordenado pero existen problemas con el

tráfico y la contaminación.

B. Valoración: La calidad visual de ésta unidad de paisaje resulta de acuerdo al análisis de los componentes y a la interpretación de la percepción de los habitantes como de **valor alto**.

#### C. Problemas:

Sustitución de la tipología arquitectónica casas por edificios.

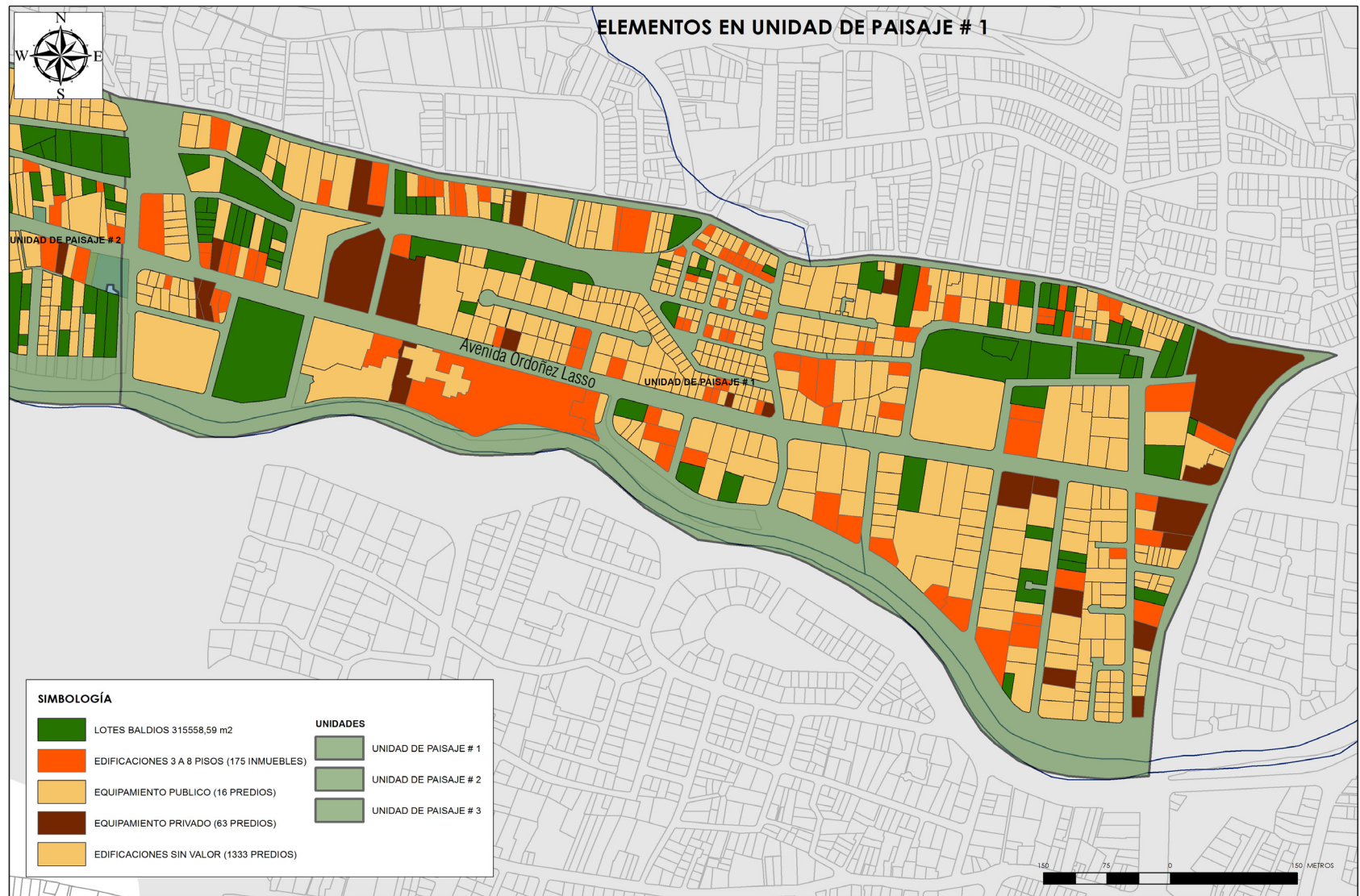
Disminución de áreas verdes privadas.

Falta de espacios públicos.

Problemas de tráfico, alta circulación vehicular.

Problemas de contaminación ambiental.

Problemas de gentrificación.



**Imagen 52.** Pérez, T. (2016). *Elementos que se emplazan en la unidad de paisaje 1.* (Mapa).





## 2. Unidad de paisaje 02.

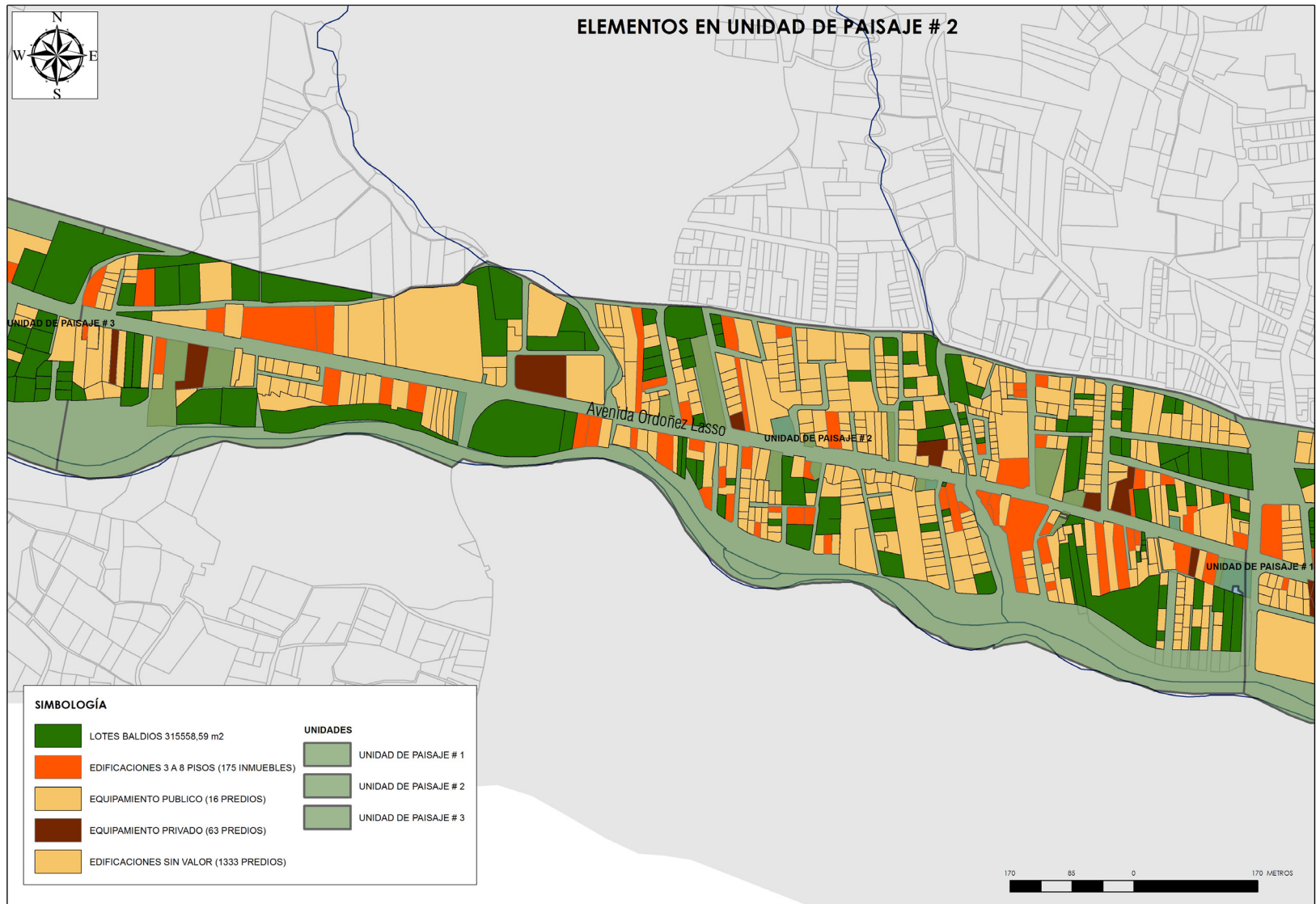
### A. Características relevantes de la unidad:

- Tramos poco consolidados.
- Es una unidad de características menos consolidada.
- Potencial de vista importante hacia las montañas del Parque Nacional Cajas.
- No existen áreas verdes a excepción de las riberas de los ríos.
- La unidad se encuentra atravesada por dos ríos Balzay y Sacay.
- Hay cambios importantes en la topografía del suelo, hacia la vereda sur de la avenida es casi plano y hacia la vereda norte las pendientes superan el 30%.
- Las edificaciones de tipología vernácula en los últimos 20 años ha sido remplazada por arquitectura moderna y contemporánea que se percibe de mala calidad.
- La densidad poblacional de ésta unidad es baja.
- Existen pocas edificaciones con valor patrimonial emplazadas en la unidad y presentan un mal estado de conservación.
- El uso del suelo está relacionado a la vivienda y a servicios ligados a la misma.
- No existen espacios públicos (parques).
- La unidad no está provista de buena infraestructura pública.
- Se percibe un medio físico maltratado por intervenciones mal ejecutadas, además se observa abandono y falta de control por parte de la municipalidad.
- Los usos tradicionales, elaboración de tejas, ladrillos, adobes y agricultura han desaparecido.

B. Valoración: La calidad visual de ésta unidad de paisaje resulta de acuerdo al análisis de los componentes y a la interpretación de la percepción de los habitantes como de **valor bajo**.

### C. Problemas:

- Sustitución de la tipología arquitectónica de edificaciones vernáculas por otras de características modernas que se perciben de mala calidad.
- No existen áreas verdes y peor aún espacios públicos.
- Problemas de tráfico, alta circulación vehicular.
- Problemas de contaminación ambiental resultante del alto flujo vehicular de transporte pesado y por usos de suelo mal localizados (mecánicas, centro de acopio de áridos, fábricas de bloques y cerámicas, entre otros).
- Cambio de usos de suelo que afectan ambiental y paisajísticamente la unidad como los suelos donde antes se desarrollaba agricultura urbana, hoy en día son fábricas, gasolineras o centro de acopio de áridos.
- Afecciones a los márgenes de protección de los ríos por invasiones.
- Contaminación visual, se percibe exceso de publicidad (Normativa de Rótulos y Anuncios para el Cantón Cuenca).
- Falta de infraestructura y servicios básicos.
- Irrespeto a las normativas de uso y ocupación del suelo COS y CUS.
- Falta de control por parte de la Municipalidad.
- Alteración del perfil edáfico del suelo, incumplimiento de la normativa, emplazamiento de edificaciones en terrenos con pendientes superiores al 30%.



**Imagen 53.** Pérez, T. (2016). Elementos que se emplazan en la unidad de paisaje 2. (Mapa).



### 3. Unidad de paisaje 03.

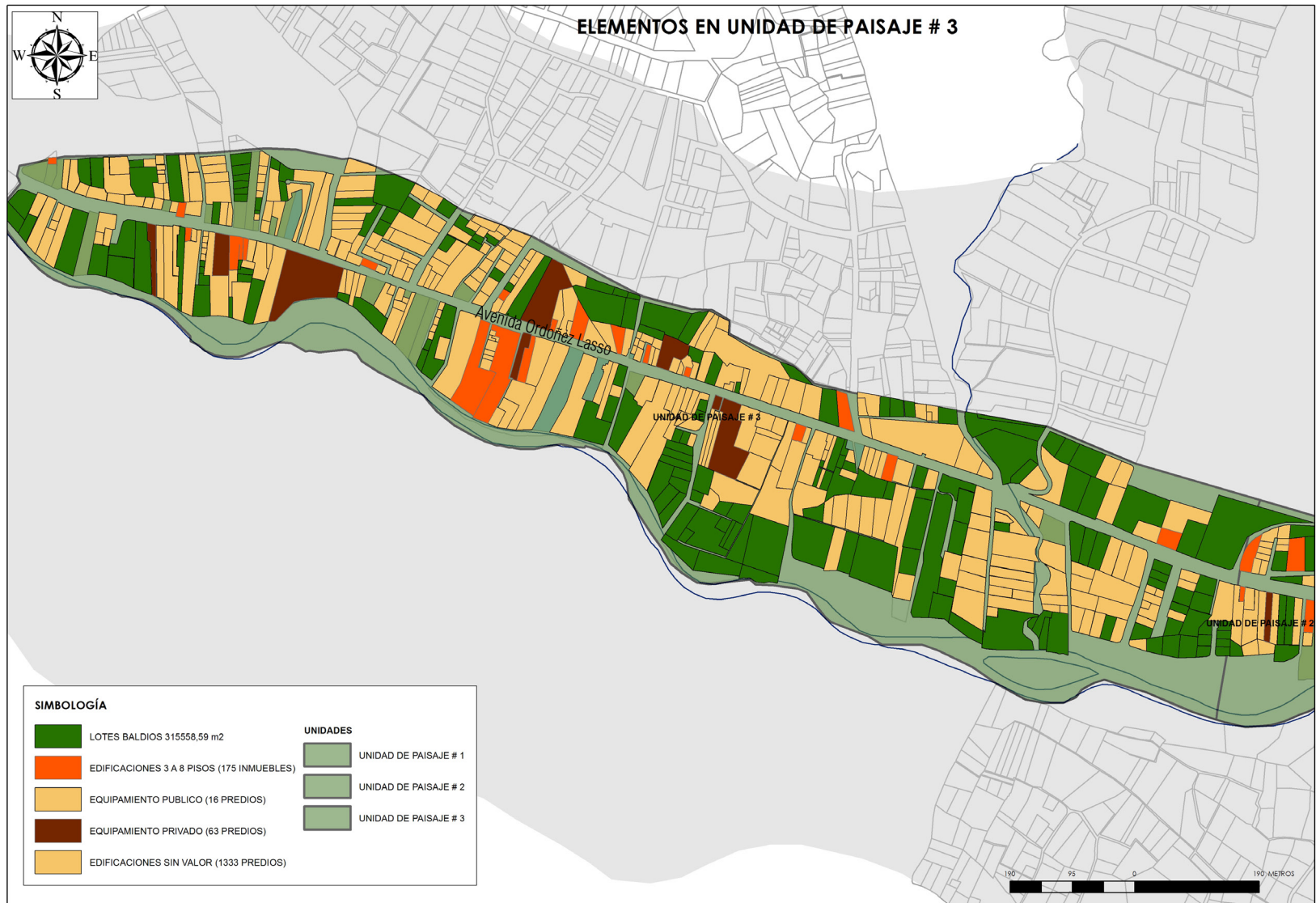
#### A. Características relevantes de la unidad:

- Existencia de tramos sin consolidar.
- Presencia de gran cantidad de predios valdíos.
- Es una unidad de características rurales (densidad poblacional baja y ocupación dispersa del suelo).
- Posee Potencial de vista importante hacia las montañas del Parque Nacional Cajas y hacia el río Tomebamba.
- La unidad se encuentra atravesada por el río Amarillo.
- Las edificaciones de tipología vernácula en los últimos 20 años han sido remplazadas por arquitectura moderna y contemporánea de mala calidad.
- Existen conjuntos de edificaciones de tipología vernácula registradas como edificaciones patrimoniales.
- Las edificaciones con valor patrimonial emplazadas en la unidad presentan un mal estado de conservación y la mayoría actualmente están abandonadas.
- La densidad poblacional de ésta unidad es baja.
- El uso del suelo está relacionado a la vivienda y a servicios ligados a la misma.
- No existen espacios públicos (parques).
- La unidad no está provista de buena infraestructura pública.
- Se percibe un medio físico maltratado por intervenciones mal ejecutadas, además se observa abandono y falta de control por parte de la Municipalidad.
- Los usos tradicionales, elaboración de tejas, ladrillos, adobes y agricultura están en proceso de desaparición.

B. Valoración: La calidad visual de ésta unidad de paisaje resulta de acuerdo al análisis de los componentes y a la interpretación de la percepción de los habitantes como de **valor medio**.

#### C. Problemas:

- Sustitución de la tipología arquitectónica de edificaciones vernáculas por otras de características modernas de mala calidad.
- No existen áreas verdes y peor aún espacios públicos.
- Problemas de tráfico, alta circulación vehicular.
- Problemas de contaminación ambiental.
- Cambio de usos de suelo que afectan ambiental y paisajísticamente la unidad.
- Afecciones a los márgenes de protección de los ríos.
- Contaminación visual, exceso de publicidad.
- Falta de infraestructura y servicios básicos.
- Irrespeto a las normativas de uso y ocupación del suelo.
- Abandono administrativo.



**Imagen 54.** Pérez, T. (2016). Elementos que se emplazan en la unidad de paisaje 3. (Mapa).

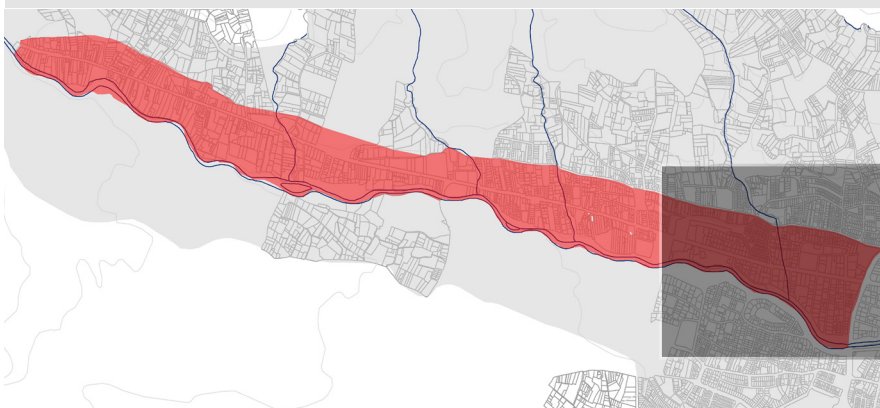




## 2.6. ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS PARA EL DESARROLLO DE LA IMAGEN DE LAS UNIDADES DE PAISAJE SEGÚN LA VISIÓN DEL PUH

De acuerdo a la información obtenida del diagnóstico de la unidades de paisaje que conforman el área de estudio se desarrollan los siguientes objetivos de acuerdo con el concepto de PUH para mejorar la imagen del paisaje.

### UNIDAD DE PAISAJE 1: ÁREA URBANA CONSOLIDADA



Conclusiones: Así, esta unidad de paisaje es un área homogénea de conservación y rehabilitación urbana, es denominada como un área de expansión de la ciudad donde se emplazan edificaciones unifamiliares y multifamiliares. Esta zona deberá contribuir a ofertar residencias para el mercado local y evitar el proceso de gentrificación que actualmente se está generando en la zona.

#### Los objetivos con respecto a la situación física son los siguientes:

- Sanear y aprovechar las características paisajísticas de los márgenes del río.
- Potenciar las características topográficas del área que corresponde a la ribera del río Tomebamba.
- Potenciar las condiciones paisajísticas para proyectos de desarrollo inmobiliario y mejoramiento urbano.
- Establecer normas para el desarrollo y percepción de las visuales distantes.

#### Los objetivos para la forma urbana son:

- Fomentar la urbanización en forma orgánica con el territorio.
- Jerarquizar la estructura vial básica del área.
- Fomentar la fusión de predios y la continuidad de la estructura.
- Aumentar el ancho de los perfiles de pasajes y calles para la circulación peatonal.
- Eliminar los efectos separadores de las vías jerárquicas.
- Potenciar la creación de espacios para el desarrollo de las vistas lejanas.



#### Los objetivos para el espacio urbana son:

- Reorganizar las vías destinadas al transporte público.
- Fomentar la continuidad y las perspectivas espaciales.
- Fomentar la canalización subterránea de los servicios de utilidad pública.

#### Los objetivos para la zona central respecto de las áreas libres y la vegetación, son:

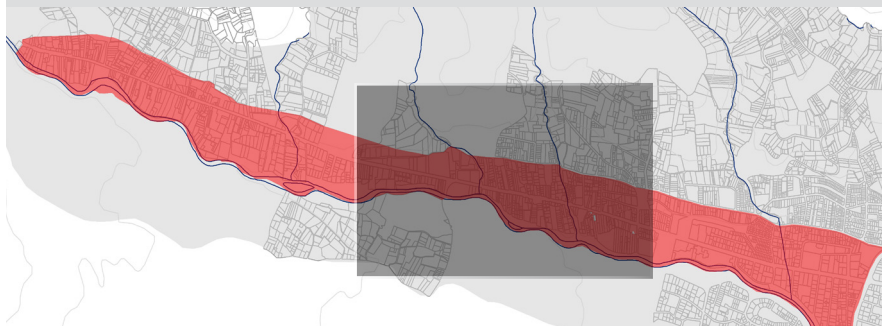
- Dotar de arborización las vías de la zona de estudio.
- Incentivar la generación de áreas verdes como apoyo a los usos del suelo y al proceso de densificación.
- Incentivar el proceso de rehabilitación urbana.
- Establecer gradietes en las alturas en función del destino y uso del espacio público.
- Propiciar el desarrollo de edificaciones para equipamientos.

#### Las edificaciones, en materia de diseño urbano, deben cumplir con los siguientes objetivos:

- Armonizar las nuevas edificaciones con las existentes.
- Desarrollar una altura mínima y máxima de edificaciones según la zona específica equivalente a ocho pisos y doce pisos en la zona base, para de ésta manera evitar perder los
- Fomentar la utilización de los materiales característicos utilizados en la arquitectura tradicional de la ciudad.
- Aumentar el uso y residencial en las edificaciones.
- Regular la incorporación de la publicidad hacia las fachadas de las edificaciones.
- Fomentar a integración de la edificación al espacio público.



## UNIDAD DE PAISAJE 2: ÁREA URBANA SEMI-CONSOLIDADA



Conclusiones: Este sector no es homogéneo, posee un conjunto de edificios de valor histórico y patrimonial que unido a la existencia de edificaciones de estilo contemporáneo de mala calidad comprenden la prolongación de la unidad de paisaje 1, ésta zona debería potenciar el desarrollo del área residencial con aumento moderado de la densidad además de la generación de proyectos residenciales, de manera que las zonas que están siendo acupadas netamente como áreas de comercio no queden desiertas después de un determinado horario.

### Los objetivos con respecto a la situación física son los siguientes:

Potenciar las características topográficas del terreno.

Sanear y aprovechar las características paisajísticas de los márgenes de los ríos: Tomebamba, Sacay y Balsay.

Potenciar las características topográficas del área que corresponde a la ribera del río Tomebamba.

Potenciar las condiciones paisajísticas para proyectos de desarrollo inmobiliario y mejoramiento urbano.

Establecer normas para el desarrollo y percepción de las visuales distantes.

### Los objetivos para la forma urbana son:

Fomentar la urbanización en forma orgánica con el territorio.

Jerarquizar la estructura vial básica del área.

Fomentar la fusión de predios y la continuidad de la estructura.

Crear áreas de circulación peatonal.

Eliminar los efectos separadores de las vías jerárquicas.

Potenciar la creación de espacios para el desarrollo de las vistas lejanas.

### Los objetivos para el espacio urbano son:

Crear uniones espaciales con las márgenes del río Tomebamba.

Mejorar las características y ampliar las aceras e incorporar mobiliario urbano.

Fomentar la canalización subterránea de los servicios de utilidad pública.

Mantener la proporción del cerramiento espacial.

Fortalecer la conectividad en sentido norte-sur.

### Los objetivos para la zona central respecto de las áreas libres y la vegetación, son:

Incorporar una red de espacios públicos y la incorporación de vegetación tanto en vías principales, como secundarias.

Incorporar material vegetal en las calles de la zona central.

Potenciar el patrimonio vegetal de los predios privados con arborización pública.



No abrir la Av. 3 de Noviembre.

Fomentar la incorporación de áreas abiertas al interior de las manzanas, para actividades comunes.

Evitar la generación de urbanizaciones "privadas".

Reorganizar las vías destinadas al transporte público.

**Las edificaciones, en materia de diseño urbano, deben cumplir con los siguientes objetivos:**

Conservar las edificaciones de valor, tanto del punto de valor histórico como arquitectónico.

Armonizar las nuevas edificaciones con las existentes.

Desarrollar una altura mínima y máxima de edificaciones según la zona específica equivalente a tres pisos y ocho pisos en la zona base, para de ésta manera evitar perder los potenciales de vista.

Potenciar el diseño de edificaciones con portales y galerías, evitar la invasión de los retiros con construcción.

Fomentar la utilización de los materiales característicos utilizados en la arquitectura tradicional de la ciudad.

Aumentar el uso y residencial en las edificaciones.

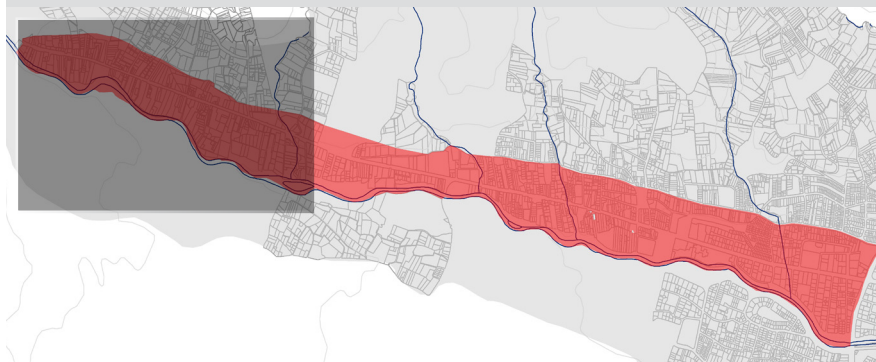
Regular la incorporación de la publicidad hacia las fachadas de las edificaciones.

Fomentar la integración de la edificación al espacio público.





### UNIDAD DE PAISAJE 3: ÁREA URBANA SIN CONSOLIDAR



Conclusiones: La imagen de este sector es rural y nada homogénea. Está constituido por terrenos donde se advierte los cambios de uso de suelo y lotes aún agrosesidenciales, además el sector posee un importante grupo de edificaciones de valor histórico y patrimonial. Es un área de la ciudad llamada a definirse a sí misma y a todas sus partes al desarrollo de las actividades relacionadas a los servicios residenciales y a superar el deterioro por actividades mal localizadas.

#### Los objetivos con respecto a la situación física son los siguientes:

- Potenciar las características topográficas del terreno.
- Sanear y aprovechar las características paisajísticas de los márgenes de los ríos: Tomebamba, río Amarillo.
- Potenciar las características topográficas del área que corresponde a la ribera del río Tomebamba, río Amarillo.
- Potenciar las características paisajísticas y las visuales hacia los horizontes.
- Establecer normas para el desarrollo y percepción de las visuales distantes.

#### Los objetivos para el espacio urbano son:

- Crear uniones espaciales con las márgenes del río Tomebamba.
- Mejorar las características y ampliar las aceras e incorporar mobiliario urbano.
- Fomentar la canalización subterránea de los servicios de utilidad pública.
- Mantener la proporción del cerramiento espacial.
- Fortalecer la conectividad en sentido norte-sur.
- No abrir la Av. 3 de Noviembre.

#### Los objetivos para la forma urbana son:

- Fomentar la urbanización en forma orgánica con el territorio.
- Jerarquizar la estructura vial básica del área.
- Fomentar la fusión de predios y la continuidad de la estructura.
- Crear áreas de circulación peatonal al borde de los ríos.
- Potenciar junto a los márgenes de los ríos el desarrollo de tramas con infraestructura verde.
- Diseñar la silueta cercana con los elementos naturales del paisaje.

#### Los objetivos para la zona central respecto de las áreas libres y la vegetación, son:

- Incorporar una red de espacios públicos y la incorporación de vegetación tanto en Incorporar material vegetal en las calles de la zona central.
- Potenciar el patrimonio vegetal de los predios privados con arborización pública.



No abrir la Av. 3 de Noviembre.

Fomentar la incorporación de áreas abiertas al interior de las manzanas, para actividades comunes.

Evitar la generación de urbanizaciones "privadas".

Evitar el emplazamiento usos que degraden ambientalmente el sector.

Reorganizar las vías destinadas al transporte público.

**Las edificaciones, en materia de diseño urbano, deben cumplir con los siguientes objetivos:**

Conservar las edificaciones de valor, tanto del punto de valor histórico como arquitectónico.

Armonizar las nuevas edificaciones con las existentes.

Desarrollar una altura mínima y máxima de edificaciones según la zona específica equivalente a tres pisos y seis pisos en la zona base, para de ésta manera evitar perder los potenciales de vista.

Potenciar el diseño de edificaciones con portales y galerías, evitar la invasión de los retiros con construcción.

Fomentar la utilización de los materiales característicos utilizados en la arquitectura tradicional de la ciudad.

Aumentar el uso y residencial en las edificaciones.

Regular la incorporación de la publicidad hacia las fachadas de las edificaciones.

Fomentar la integración de la edificación al espacio público.





CAPÍTULO III:

## CRITERIOS GENERALES PARA LA RECUPERACIÓN DEL PAISAJE EN LA ZONA DE ESTUDIO







### 3. CRITERIOS GENERALES PARA LA RECUPERACIÓN DEL PAISAJE EN LA ZONA INTERVENIDA POR EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ORDOÑEZ LASSO

En los paisajes cuando se realiza la planificación de construcción de vías, es importante conocer la relación que existe entre unos y otros aspectos y cómo estos interactúan en los procesos de concepción y definición del proyecto de construcción de vías.

En efecto, los diagnósticos y análisis del paisaje deberán determinar las medidas y acciones necesarias para cumplir los objetivos de calidad visual de paisaje y conservar las características paisajísticas cuando se incorporaran proyectos, planes y programas de vías (Guía Metodológica, Estudio de Paisaje, Generalitat Valenciana, 2012).

Este último capítulo, desarrollan recomendaciones que se desprende del análisis de área intervenida para la protección, ordenación y gestión del paisaje en los proyectos donde se plante la incorporación de vías.

El estudio del capítulo anterior estableció una caracterización y una valoración a las unidades de paisaje que conformaban el área de estudio, se diagnosticó tres áreas homogéneas definidas en el mismo, además se determinó los problemas y se estableció una serie de objetivos por área, los cuales estaban asociados a los componentes del estudio mediante el concepto de Paisaje Urbano Histórico: componente territorial-físico, componente patrimonial y componente de percepción.

En el diagnóstico se observó que existen cinco elementos que caracterizan las tres unidades de paisaje y las alteraciones de estos elementos son reitaradas en cada unidad y todas se asocian a los procesos de renovación urbana (Municipalidad de Temuco, s.f.). Estos elementos son los siguientes:

- La situación natural del territorio.
- La forma urbana.
- El espacio público urbano.
- Las áreas libres y de vegetación.
- La edificación.

Es lamentable que el desarrollo del proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, no incluyó dentro de sus estudios preliminares la protección y gestión del paisaje donde se iba a intervenir, su construcción tenía el claro objetivo de solucionar los conflictos de circulación vehicular en el sentido Oeste-Este con la incorporación de más carriles y la disminución de los tiempos de traslado con una vía extremadamente lineal.

Además, los estudios y la construcción de la vía no se abordaron desde la perspectiva de la conservación, la rehabilitación y la remodelación del área intervenida. Sabiendo que es importante ya desde hace muchos años, y aún más en una para una ciudad con declaratoria de Patrimonio Cultural la necesidad de conservar



y gestionar la imagen de la estructura del paisaje urbano, de sus elementos como plazas, parques, edificios de valiosa arquitectura del tipo histórico, las proporciones de las fachadas y de los espacios, etc.

En cualquier plan, programa o proyecto es fundamental rehabilitar la imagen del espacio público destinado a los peatones, de las alturas de las edificaciones, de la densidad, de la proporción y de la continuidad de los elementos que otorgan valor al paisaje.

La avenida Ordeñez Lasso corresponde a un corredor de crecimiento urbano, con áreas de características urbanas (imagen 45) y otras periurbanas sin consolidar asociada a sectores altamente deteriorados (imagen 56) y de baja resistencia al cambio. El proyecto de ampliación de la avenida promovido por la administración local y ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas, debía abordar esta zona desde la perspectiva de la remodelación urbana, la conservación del patrimonio y el diseño de la nueva imagen.

Para el diseño de esta nueva imagen, era necesario considerar los objetivos de calidad visual de paisaje antes mencionados con el propósito de integrar la zona intervenida con las zonas colindantes y lograr la unidad espacial. La intervención debía reconocer que la vía atravesaba un territorio con particularidades en los sectores que conforman la zona intervenida, tal es la situación de las riberas de los ríos Tomebamba, río Amarillo, Sacay y Balzay, que no se vinculan de ninguna forma con la intervención de la vía, debería generarse una nueva imagen de las riberas de los ríos con la recuperación de sus áreas verdes destinadas al esparcimiento y recreación.



**Imagen 55.** Pérez, T. (2017). Vista desde la unidad de paisaje 2. (Imagen).



**Imagen 56.** Pérez, T. (2017). Vista desde la unidad de paisaje 3. (Imagen).

Del mismo modo, dentro del proyecto de ampliación de la avenida debía considerarse la recuperación de los márgenes de protección del río Tomebamba afectados por asentamientos informales, dadas las características sociales de la población que ocupa las márgenes y los proyectos de lotización recientes, en esta se debía erradicar esta población con el propósito de que a largo plazo se transforme en un área de imagen atractiva para vivir y de alta demanda poblacional.

En las áreas donde se emplazan las edificaciones de tipología vernácula registradas como bienes pertenecientes al patrimonio cultural del cantón, debían protegerse y gestionarse como zonas de conservación urbana, especialmente por la presión que ejercen los nuevos conjuntos residenciales. Para este caso en especial, el objetivo era conservar la imagen urbana existente y compatibilizarla con las intervenciones adyacentes de características contemporáneas de buena calidad arquitectónica.

En el sector del barrio La Libertad, unidad de paisaje 3, se aprecia una alta subdivisión del suelo y un indiscriminado aumento de la ocupación del mismo con pérdida de área libre producto de las ampliaciones e intervenciones irregulares de las edificaciones destinadas a vivienda pero en su mayoría son para el uso únicamente comercial (imagen 57 y 58), lo que junto con la heterogeneidad en el tamaño y orientación de las manzanas, la discontinuidad en la trama urbana, la urbanización incompleta, el mal estado de conservación del espacio público y la ausencia de elementos de acentuación de la regularidad de alturas que caracterizan la silueta cercana, generan un percepción de caos urbano.



**Imagen 57.** Pérez, T. (2017). *Implantación de edificaciones de mala calidad para usos netamente comerciales, que afectan la imagen del sector.* (Imagen).



**Imagen 58.** Pérez, T. (2017). *Implantación de edificaciones de mala calidad para usos netamente comerciales, que afectan la imagen del sector.* (Imagen).





Con respecto a la altura de las edificaciones como se indicó en el capítulo anterior, de acuerdo al Plan de Regulador vigente, en este sector de planeamiento se pueden emplazar edificaciones hasta de 12 pisos, aproximadamente 40 metros de altura; en la zona que compone la unidad de paisaje 1 conjuntamente con los edificios también se emplazan conjuntos residenciales compuestos por edificaciones unifamiliares de 1 y 2 pisos de altura con características morfológicas homogéneas. En las unidades de paisaje 2 y 3, actualmente no se emplazan edificaciones con alturas mayores a los 3 pisos, éstas están actualmente ubicadas de manera dispersa en el territorio, la mayoría corresponden a equipamientos de servicio privado (bancos, hoteles y hostales, gimnasios, supermercados, gasolineras, entre otros) y viviendas unifamiliares.

La altura que estableció la ordenanza para estos sectores de planeamiento, si bien está acorde con las características actuales de la ciudad y los procesos de densificación y sus condiciones morfológicas, presentará algunos problemas, edificaciones de menor altura a la permitida se ven afectadas por construcciones de mayor altura. Por otro lado, se evidenció que existen construcciones nuevas que superaron la altura normada (imagen 59) que afectaron los valores urbanos del paisaje y su imagen urbana.

En la unidades de paisaje 1 y 2 es importante superar el deterioro por las actividades mal localizadas y sitios abandonados. En el largo plazo, la transformación de las edificaciones, recuperando aquellas de valor patrimonial afectadas por las obras de la vía (imagen 50) y las mejoras e incorporaciones de espacios públicos, con la integración de los interiores de las manzanas a las actividades urbanas, además, es de vital importancia la eliminación de barreras -como el flujo



**Imagen 59.** Pérez, T. (2017). Edificaciones que superan la altura de la normativa vigente para el sector de planeamiento. (Imagen).



**Imagen 60.** Pérez, T. (2017). Edificaciones patrimonial intervenida luego de ser afectada por las obras de ampliación de la avenida. (Imagen).

y velocidad de circulación vehicular con efecto separador de la Avenida Ordoñez Lasso-, para lograr la integración de los sectores del area intervenida, para ello será imprescindible dirigir esfuerzos humanos y económicos para la rehabilitación de éstos.

En cuanto al estilo de la nueva edificación desarrollada en el área de estudio como en muchos otros corredores de crecimiento, el exceso de la repetición modular con tendencias a la monotonía, las tipologías sin variaciones, los escasos elementos de composición y de repetición, el regular estado de conservación de las construcciones y los materiales precarios fortalecen la precepción de vivienda económica y pobreza (imagen 61).

Si bien la materialidad para la construcción de edificaciones modernas no se establece en la ordenanza para ningún sector de planeamiento de la ciudad de Cuenca, es preciso considerar aspectos constructivos para la posible definición de la identidad comunal de los sector; que podría ser instrumentalizados en políticas seccionales, lo que permitiría rescatar las características propias de los sectores con elementos patrimoniales o para constituir nuevos sectores armónicos.

Por último, el sistema de agrupamiento en la zona de estudio es poco armoniosa, la imagen urbana y la relación espacial percibida desde el espacio público es poco agradable para el observador (imagen 52), existen edificaciones de fachada continuas, aisladas, pareadas, otras sin fachada por que quedaron bajo el nivel de la vía y lo que se observa son las cubiertas. En conclusión la lectura de los tramos es irregular, donde se rompió la continuidad de espacio urbano y por ende de su imagen y percepción (imagen 63 y 64).



**Imagen 61.** Pérez, T. (2017). *Edificaciones en mal estado de conservación.* (Imagen).



**Imagen 62.** Pérez, T. (2017). *Edificaciones modernas de mala calidad con materiales y procesos constructivos precarios.* (Imagen).





## LEVANTAMIENTO DE TRAMOS: AVENIDA ORDOÑEZ LASSO\_TRAMO NORTE





**Imagen 63.** Pérez, T. (2017). Levantamiento de tramo norte de la unidad de paisaje 2. (Imagen).



**Imagen 64.** Pérez, T. (2017). Levantamiento de tramo norte de la unidad de paisaje 2. (Imagen).





Al igual que las intervenciones a nivel de edificaciones, tanto en cumplimiento e incorporación de nuevas políticas dentro de la ordenanza para estos sectores de planeamiento que conforman la zona de estudio que se enunciaron en párrafos anteriores, también es de importancia emprender acciones de intervención con respecto a la infraestructura verde y la dotación de espacios públicos recreacionales, para de esta manera revalorizar la zona degradada y mejorar su percepción.

De acuerdo al análisis de Paisaje Urbano Histórico dentro del análisis del componente del medio físico, encontramos objetivos que cumple la incorporación de infraestructura verde en los planes, programas y proyectos de la planificación territorial y su incorporación contribuye a la recuperación de paisajes degradados.

## OBJETIVOS DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

### 1 Proteger los paisajes valiosos.



La infraestructura verde colabora con la preservación de espacios de interés ambiental, patrimonial, cultural, visual y social.



Ejemplo de paisaje cultural, Ingapirca-Cañar. Ruinas Incas.

### 2 Preservar la conectividad de los paisajes



La infraestructura verde orgánica que los paisajes que están relacionados a través de corredores funcionales, físicas y visuales preservando de este modo el patrón ecológico del territorio.



Ejemplo de corredor ecológico en el Parque Nacional El Cajas-Azuay.

**3 Mejorar la accesibilidad a los paisajes.**



La infraestructura verde dota de áreas recreativas al aire libre y fomenta el disfrute del paisaje, promoviendo y regulando la accesibilidad del mismo.



Ejemplo de ciclo rutas en el Barranco del Río Tomebamba.

**4 Crear áreas de transición entre usos diferentes.**



La infraestructura verde actúa favoreciendo la integración de los nuevos usos en el paisaje y manteniendo zonas de transición entre los diferentes usos del territorio.



Ejemplo de conservación de riberas de río y áreas de pastoreo.

**5 Actuar como marco de referencia ante el desarrollo del territorio.**



La infraestructura verde debe ser considerada en la localización de nuevas actividades en el territorio.



Ejemplo del río Cuenca conforma el marco al que se debe adecuar la incorporación de las piscinas de oxigenación.



## OBJETIVOS DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE PARA LA RECUPERACIÓN DEL PAISAJE EN EL ÁREA DE ESTUDIO: AVENIDA ORDOÑEZ LASO

### 1 Proteger y rehabilitar las márgenes de los ríos Tomebamba, Amarillo, Sacay y Balzay.



Cumplimiento de la ordenanza, 50 metros desde el eje de los ríos, como áreas de protección, programas de revegetación, incorporación de nuevas familias de árboles, creación de espacios de interés ambiental, cultural, patrimonial, visual y social.



Avenida 3 de Noviembre. Construida sobre los márgenes de protección del río Tomebamba.

### 2 Preservar la conectividad entre los diferentes áreas libres que conforman el área de estudio.



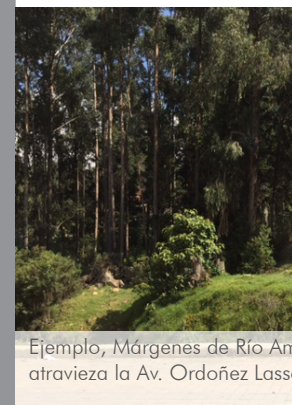
Incorporar áreas verdes y espacios públicos a través de toda el área de estudio para de ésta manera generar continuidad de los espacios, además que funcionen como elementos conectores.



Ejemplo, Hornos para la fabricación de ladrillos. Av. Ordoñez Lasso.

### 3 Mejorar la calidad de los paisajes.

Generar áreas de recreación a lo largo de las infraestructuras, como carreteras y vías, incorporar parques y espacios públicos en el entorno, los atrillos, monumentales, paisajísticos.



Ejemplo, Márgenes de Río Anconillo que atraviesa la Av. Ordoñez Lasso.





SSO

Accesibilidad a los



interés ambiental a  
infraestructuras lineales  
Incorporar miradores,  
de se pueda percibir  
bustos y valores patri-  
cos y culturales.



harillo,  
o.

**4 Crear áreas de transición  
entre usos diferentes.**



Incorporar áreas que sirvan como  
espacios de amortiguamiento entre la vía,  
el área edificada y las márgenes de los  
ríos.



Ejemplo de Incorporación de  
Infraestructura verde.

**5 Actuar como marco de  
referencia ante el desarrollo del  
territorio.**



Que las intervención de incorporación  
de infraestructura verde sirvan como  
ejemplos, políticas de intervención para  
ser incorporados en la planificación  
de otros proyectos de similares  
características.



Ejemplo de Mantenimiento de los conjun-  
tos patrimoniales e incorporación de zonas  
de amortiguamiento.





El patrimonio construido en la zona de estudio fue un elemento determinante de la identidad de este territorio, este constituyó los bienes con valores culturales que relacionados con las distintas expresiones de la vida urbana representaban antecedentes: históricos, arquitectónicos, urbanos, etc. de la ciudad y su proceso de configuración, estos elementos además fueron valorados por los habitantes tanto de la comunidad como de la ciudad, que fue en el año 2008 donde se desarrolla el proceso de catalogación como bienes con valor patrimonial donde tomaron significancia para su permanencia y protección.

Los elementos del patrimonio construido identificados no se consideraron en el proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, en relación a verificar su existencia y estado de conservación en el año 2014. Considerando que estos no fueron protegidos por ningún instrumento legal, hoy en día son más de cincuenta los inmuebles que ya no existen, de un total de 68 que fueron registrados. De estos 68, sólo se mantienen 8 que no fueron afectados por la planificación y 10 que se afectaron parcialmente y aún parte de ellos se emplazan en el territorio. Además se verificó otras edificaciones que son parte del registro del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6, que deben ser actualizados y evitar su demolición.

Cabe considerar que la ubicación de estos elementos en el territorio urbano debía establecer políticas y normas que permitan la protección de los valores que estos poseen, teniendo en consideración que las disposiciones urbanísticas que se establecieron en el plan regulador de la municipalidad, como son alturas, sistema de agrupamiento,

retiros, etc., pueden desvirtuar su naturaleza y por ende afectar las características de la imagen urbana de la ciudad.

En el Plan de Ordenamiento Territorial desarrollado en el año 2002 por la Municipalidad de Cuenca, en la zona que corresponde este estudio, no se delimitó zonas de conservación patrimonial, las mismas que por largo tiempo ya poseen valores patrimoniales de conjunto, sin embargo, la normativa de esta zona no fue congruente con estos valores, y los límites no fueron antingentes a los métodos normados para el análisis de las características de valor existentes consideradas en las políticas existentes actuales. Actualmente, para las intervenciones de rehabilitación urbana, aunque estos conjuntos ya no existan es necesario considerar estas zonas ya que poseen características de barrio que generan identidad y son poseen valor intangible.

El proyecto de planificación correspondiente a la ampliación de la vía no posee el estudio del Patrimonio Cultural existente en el sector. En el año de 2008 se identificaron los elementos de interés patrimonial los cuales debían ser evaluados en virtud de determinar si correspondía su declaración de inmuebles de Conservación Histórica y cuales serían estrategias para que la implementación del proyecto no afecte su conservación. A continuación, se muestra las imágenes que reflejan la situación actual que presentaban los bienes de interés patrimonial antes de la intervención e imágenes del estado actual luego de la intervención.



**Imagen 65.** Pérez, T. (2016). Edificación patrimonial intervenida, estado actual de la edificación en el año 2016. (Imagen).



**Imagen 67.** Pérez, T. (2016). Edificación patrimonial intervenida, estado actual de la edificación en el año 2016. (Imagen).



**Imagen 66.** Archivo documental del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6. (2010). Edificación patrimonial antes de la intervención del proyecto de ampliación de la vía, estado actual de la edificación en el año 2010. (Imagen).



**Imagen 68.** Archivo documental del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6. (2010). Edificación patrimonial antes de la intervención del proyecto de ampliación de la vía, estado actual de la edificación en el año 2010. (Imagen).



## EJEMPLO DE PLAN DE RECUPERACIÓN PAISAJÍSTICA APLICADO EN LA ZONA DE ESTUDIO\_RECORRIDOS POR LAS HUERTAS DEL RÍO TOMBAMBA

### 01 TÍTULO

Recorridos peatonales - ciclistas por las huertas urbanas junto al río Tomebamba

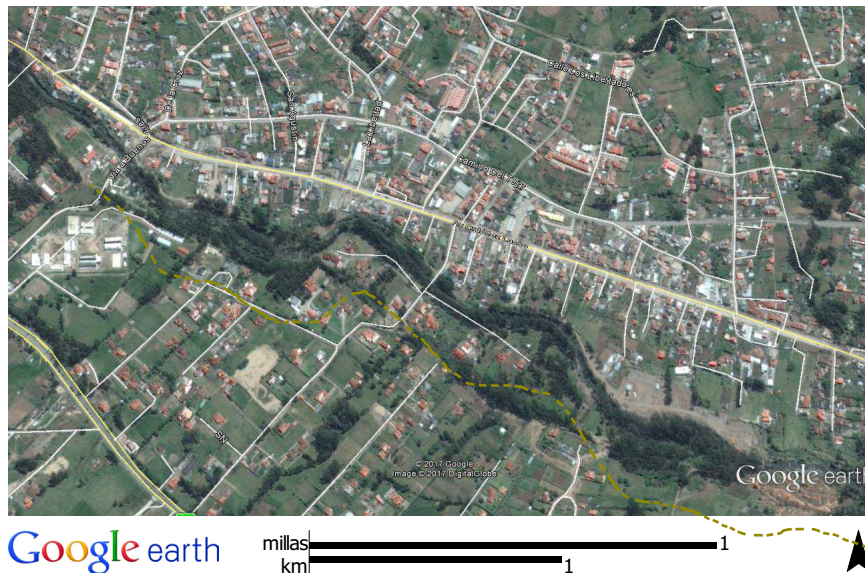
### 03 DESCRIPCIÓN

La actuación consiste en generar recorridos peatonales y para ciclistas a través de las huertas a incorporarse en los terrenos junto a los márgenes de protección del río Tomebamba, es un recorrido lineal que atraviesa las huertas, recorre y atraviesa los espacios culturales emblemáticos de la ciudad y el espacio de huertos tradicionales. El recorrido integraría todos los predios que conforman el área de actuación y las márgenes de protección clasificadas como áreas de conservación natural y paisajística, además de incluir espacios culturales como zonas de recreación para los visitantes y que la zona se conforme como recurso turístico para la ciudad.

### 04 ESTRATEGIAS

- Mejorar las condiciones de transporte no motorizado hacia la zona de actuación.
- Mejorar los recorridos peatonales y ciclistas en la margen norte del río Tomebamba.
- Crear un circuito que dé accesibilidad a los diferentes elementos culturales que conformarían el recorrido.
- Mejorar los vínculos entre el centro urbano y los sectores de periferia.
- Control del flujo vehicular pesado por el sector.
- Mejorar la señalética con respecto a los recorridos mediante ciclo vías.

### 02 LOCALIZACIÓN



### 05 ELEMENTOS DE INTERÉS

- Conjunto de edificaciones patrimoniales emplazadas junto a los recorridos peatonales y ciclistas.
- Zonas de huertos, como espacios que configuran y conforman los recorridos culturales.

### 06 PLAZOS

- Primera década de vigencia del un Plan de Ordenación Paisajística.





## 07 VALORACIÓN ECONÓMICA

- El costo medio por ejemplo por metro cuadrado de recorrido peatonal ciclista igual 82 dólares.
- El consto medio por ejemplo para la implementación de los huertos urbanos es de 30 dólares el m<sup>2</sup>, considerando que hay un proceso de producción y comercializaciónde los productos que serán un aporte el propietario del predio como a la administración pública.

## 08 AGENTES Y ORGANISMOS

- Asociaciones agrarias y sindicatos.
- Asociaciones de vecinos o grupos barriales.
- Ministerios de Cultura, Agricultura y Turismo.
- Empresas municipales EMAC, CGA, ETAPA, etc.

## 09 SEGUIMIENTO Y CONTROL

Segumiento y control por los entes a cargo de la gestión de las huertas. Indicadores: kilómetros de red de huertos y recorridos adaptados al uso público.

## 10 ACCIONES

- Señalización viaria del recorrido mediante paneles de información del mismo.
- Labores de información y difusión turística del nuevo recorrido por la huertas urbanas a nivel cantonal y nacional.
- Adecuación de caminos y carriles existentes.
- Rediseño de ciclo-vías existentes.





A lo largo del recorrido se incorporan puntos de descanso y contemplación del paisaje.



A lo largo de recorrido se propone la incorporación de vías de acceso de vehículos medianos para el mantenimiento de las huertas y el transporte de productos, y la incorporación de infraestructura verde como elemento que separe los recorridos peatonales, ciclistas.



En éste capítulo se indica pequeños ejemplos de procesos de intervención paisajística para la recuperación del paisaje degradado en la zona de estudio, pero que también pueden ser considerados en muchos otros lugares que presentan similares características físicas, morfológicas, usos, entre otros.

La Avenida Ordoñez Lasso es uno de los tantos corredores de crecimiento que posee la ciudad de Cuenca y se encuentran en procesos de consolidación, entonces es importante para la ciudad y sus habitantes no volver a repetir lo que sucedió aquí.

Tener en cuenta:

- Que la Planificación Territorial del cantón Cuenca incorpore todos los conceptos tratados en esta tesis para el desarrollo de nuevas políticas con respecto al uso, gestión y conservación del suelo;
- Que el paisaje sea el eje rector dentro de elaboración de los planes, programas y proyectos;
- Que la construcción de carreteras sea para crear elementos que configuren el paisaje y no que lo desfiguren como en nuestro caso de estudio;
- Que se logre a nivel local obtener una Planificación Territorial Paisajística.





## 7. CONCLUSIONES

El objetivo fundamental de esta tesis era abordar los problemas que generan las construcciones de proyectos de vías (infraestructuras lineales) sobre los paisajes, en este caso en específico las alteraciones que sufrió el paisaje donde se ejecutó el proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso, sector delimitado entre la Avenida de Las Américas (este), la Avenida Medio Ejido (oeste), el Río Tomebamba (sur) y la Calle del Tejar (norte), y de esta manera luego de diagnosticar y valorar éste paisaje mediante la consideración del concepto de Paisaje Urbano Histórico poder determinar algunas recomendaciones para la recuperación y gestión del mismo, que se detallan a continuación:

Dentro del capítulo II donde se realiza el diagnóstico y valoración de la zona intervenida, demostró que el proyecto de ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso no consideró elementos fundamentales como: la vegetación, los ríos, los usos del suelo, las edificaciones vernáculas, las características físicas del suelo, los potenciales de vista, los peatones, entre otros, que otorgaban carácter y valor a este paisaje.

Además, el desarrollo del proyecto de “Construcción de la ampliación de la Avenida Ordoñez Lasso”, no se genera desde una mirada integradora, el paisaje que debió ser el componente de partida del estudio, porque es el contenedor de los diferentes elementos de carácter natural y antrópicos, no se consideró en ninguna etapa de la elaboración del proyecto, en el proceso de investigación se

logró acceder al expediente técnico, mismo que estaba compuesto de los siguientes estudios: estudio estructural, estudio de tráfico y señalización, estudio geotécnico, estudio hidrosanitario, estudio eléctrico y telefónico, estudio de prefactibilidad, estudio de factibilidad, estudio de costos, ficha de impacto ambiental, estudio de costos, presupuesto, cronograma valorado, análisis de precios unitarios, memoria técnica y planos, en ninguno de ellos se menciona nada acerca del paisaje y el patrimonio edificado.

Es así, que una obra que estuvo planificada para ejecutarse en un tiempo de 12 meses de acuerdo al cronograma del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (LOTAIP\_9\_PROYECTO DE INTERVENCIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ORDOÑEZ LASSO), les ha llevado concluirla aproximadamente 36 meses y aún no está terminada.

Durante la ejecución de la obra, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue teniendo una serie de inconvenientes con los elementos naturales y antrópicos que se emplazaban en el lugar porque como no fueron considerados en los estudios, es el caso de las edificaciones patrimoniales que fueron demolidas una a una en el proceso de construcción, el grado de alteración es tan alto que actualmente los sectores donde estos conjuntos se emplazaban se perciben deteriorados, en este mismo sentido, las actividades tradicionales que aquí se desarrollaban y le otorgaban valor están siendo desplazadas por otras de características incompatibles como





lo son los centros de acopio de madera y áridos, mecánicas de carros, parqueaderos, fábricas de cerámica y bloques, entre otros, que degradan ambiental y visualmente el paisaje, así también, en los terrenos con pendientes elevadas donde se realizaron desbanques de tierra fueron intervenidos con grandes muros de contención de hormigón formando a lo largo de extensos tramos de la vía pantallas grises sin ningún valor formal que contribuya a la recuperación del área intervenida.

Con el estudio, se demuestra que el estudio de paisaje es el elemento medular en cualquier nivel de planificación territorial y que para el caso de Cuenca una ciudad declarada en 1999 por la UNESCO como Patrimonio Cultural, es mucho más importante, posee un patrimonio que proteger y gestionar.

El estudio de paisaje urbano histórico, en nuestro caso de estudio es una herramienta que como aquí se demuestra sirve para preservar la calidad del medio en el que viven las personas, mejorando la utilización productiva y sostenible de los espacios urbanos y rurales, sin perder de vista su carácter dinámico y promoviendo la diversidad social y funcional. En el concepto de paisaje confluyen los objetivos de la conservación del patrimonio urbano y los del desarrollo social y económico. Es un planteamiento basado en una relación equilibrada y sostenible entre el medio urbano y el medio natural, entre las necesidades de las generaciones presentes y venideras y la herencia de nuestro pasado.

La Avenida Ordoñez Lasso, aparentemente en la forma en que está construida da cumplimiento a los objetivos planteados en el

proyecto: “ordena el tráfico en su ingreso y salida de la ciudad”, “recupera la entrada Oeste desde las provincias del Guayas y El Oro, con una vía construida en hormigón hidráulico con un espesor de 24cm y una sección de 22 metros”, objetivos que desde el punto de vista de este estudio estuvieron mal planteados, el objetivo de la construcción de una vía de tal magnitud tuvo que haber sido la preservación de los recursos existentes, la protección del patrimonio y la gestión de la condición de la vía como elemento indispensable para la generación de desarrollo, contrario a lo supuesto, en el sector se afectaron los recursos naturales, el perfil edáfico del suelo fue alterado en los terrenos con pendientes elevadas y remediado con muros de contención de características formales agresivas, los bienes patrimoniales fueron derrocados y poco o nada se controla el emplazamiento de usos de suelo incompatibles con los sectores de planeamiento.

En la zona de estudio se delimitaron tres unidades de paisaje claramente definidos; la unidad de paisaje 1 con características urbanas, un sector provisto de servicios públicos y de características para definirse a sí mismo para facilitar el desarrollo de actividades relacionadas con los servicios y el comercio, de la misma manera con un proceso de desarrollo de grandes proyectos residenciales de buena calidad arquitectónica.

La unidad de paisaje 2, se encuentra caracterizada con una urbanización de tipo dispersa y una arquitectura de tipología moderna de muy mala calidad, degradación ambiental y visual por actividades mal localizadas y el poco control por parte de la municipalidad en relación del cumplimiento de la normativa.



La unidad de paisaje 3 es completamente desordenado tanto en la forma de urbanización como en el desarrollo de actividades, uno de los elementos más importantes que se encontraban aquí eran los conjuntos de edificios de valor histórico y patrimonial que no fueron protegidos en la planificación y ejecución de la vía. Finalmente, dos de los tres sectores actualmente intervenidos presentan un alto nivel de degradación y, con una vía con un elevado flujo vehicular con efecto separador que debe ser tratado de manera urgente, orientar esfuerzos humanos y económicos para la recuperación de este paisaje urbano histórico, que como en el estudio se demostró posee características de valor patrimonial e histórico.

Es momento de planificar carreteras no solo con el objetivo de solventar la relación de estabilidad geotécnica, viabilidad hidrológica, funcionalidad del trazado, etc., se debe incorporar el valor del paisaje cultural de cada lugar en la planificación, considerar lineamientos que ya se encuentran establecidos en estudios relacionados con la planificación de carreteras y el paisaje.

Es importante señalar que de acuerdo al marco competencial que se describe en el Código Orgánico de Ordenación Territorial, Autonomías y Descentralización (2010), le corresponde a las Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales, el desarrollo de políticas en relación con la gestión, conservación y salvaguarda del paisaje. Para esta zona intervenida y con alto nivel de degradación, es fundamental emprender acciones para la rehabilitación del paisaje, disminuido no solo a causa de la incorporación de la vía sino también por las malas actuaciones humanas, el mal manejo de los recursos naturales, la falta de políticas de conservación del

patrimonio material e inmaterial y aún más grave el poco control de la Municipalidad con el cumplimiento de las ordenanzas, los descuidos metodológicos por la falta de incorporación del concepto paisaje en los procesos de intervención territorial diluye la memoria colectiva de las ciudades.

Finalmente, el Ecuador deberá trabajar en leyes e instrumentos como el Plan Nacional de Paisaje, que sirva como instrumento dentro de la planificación de los territorios en función de la protección del paisaje.





## 8. BIBLIOGRAFÍA

- Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores. (2015). *Urbanización, Producción y Consumo. Ciudades medias/intermedias*. Lleida. Recuperado de <https://www.google.com.ec/search?hl=es&tbo=p&tbm=bks&q=isbn:8484097862>.
- Albornoz, B. (2000). *Planos e imágenes de Cuenca*. Cuenca: Monsalve.
- Astudillo, S., Rey, J., Siguencia, M., Forero, J. y Auquilla, S. (2017). Paisaje Urbano Histórico. *La aplicación de la Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico (PUH) en Cuenca (Ecuador). Una nueva aproximación al patrimonio cultural y natural*. Universidad de Cuenca. Cuenca.
- Castro, M. (2002). *Indicadores de desarrollo sostenible urbano. Una aplicación para Andalucía*. (Tesis doctoral). Universidad de Málaga, Málaga.
- Convenio Europeo del Paisaje (2006). V reunión de los talleres para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje. *Los objetivos de calidad paisajística de la teoría a la práctica*. Girona: Auditori-Palua de Congressos. Recuperado de [http://www.catpaisatge.net/cep-girona2006/esp/programa\\_2006.pdf](http://www.catpaisatge.net/cep-girona2006/esp/programa_2006.pdf).
- Constitución de la República del Ecuador (2008). Registro Oficial. Suplemento 119, de 20 de octubre de 2008.
- Ferraro, R. y Zulaica, L. (2007). *Delimitación de la infraestructura rural-urbana de la ciudad de Mar del Plata, en base a los indicadores ambientales*. Ponencia presentada en Congreso Internacional sobre desarrollo, Medio Ambiente y Recursos Naturales: sostenibilidad a múltiples niveles y escalas. Cochabamba, Universidad Mayor de San Simón.
- Ferraro, R., Zulaica, L. y Vázquez, P. (2012). *Análisis integrado al periurbano de la ciudad de Mar del Plata, a partir de la identificación y caracterización de las unidades ambientales*. Ponencia presentada en IX Jornadas nacionales de geografía física, Bahía Blanca.
- Generalitat Valenciana. (2012). *Guía Metodológica. Estudios de paisaje*. Recuperado de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUINISO/info/U0670136.pdf>.
- Gómez Orea, D., Gómez, A. y Gómez, M.T, Troitiño Pulido, T., Gómez M., (2012). *El Paisaje; análisis, diagnóstico y metodología para insertarlo en la formulación de planes y proyectos*. Madrid: ITEPAS.
- Gómez Orea, D. (2014). *Recuperación de espacios degradados*. Madrid: Ediciones Mundi-Prensa.
- Gómez Orea, D. (2002). *Ordenación Territorial*. Madrid: Ediciones Mundi-Prensa y Editorial Agrícola Española, S. A.





Gómez Orea, D. (1999). *Evaluación de Impacto Ambiental; Un instrumento preventivo para la gestión ambiental*. 2 ed. Revisada y ampliada. Madrid: Ediciones Mundi-Prensa y Editorial Agrícola Española, S. A.

Gómez Orea, D. (1978). *El medio físico y la planificación*. Cuaderno de CIFCA. Madrid: Mundi- prensa Libros.

Ilustre Municipalidad de Cuenca. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca actualización 2015*. Cuenca.

INPC, I. N. de P.C. del E. (n.d.). Sistema de Información del Patrimonio Cultural Ecuatoriano -SIPCE-. Recuperado de <http://www.inpc.gob.ec/sistema-de-informacion-para-la-gestion-de-bienes-culturales-abaco>.

Instituto Nacional de estadísticas y censos. (24 de julio de 2016). Desarrollo urbano y vivienda. Recuperado de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec>.

II Jornadas Iberoamericanas de Urbanismo sobre las nuevas tendencias de la Urbanización en América Latina. (2000). Quito (Ecuador).

Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transporte. (2008). *La carretera en el paisaje criterios para su planificación, trazado y proyecto*. Sevilla: Archivo Central y biblioteca COPT.

Recuperado de [http://www.juntadeandalucia.es/.../ paisaje/4.../ carretera\\_paisaje\\_planificación\\_proyecto.pdf](http://www.juntadeandalucia.es/.../paisaje/4.../carretera_paisaje_planificacion_proyecto.pdf).

Ley para la protección del patrimonio cultural de la Nación, (2004) decreto número 81-84.

Ley de Patrimonio Cultural (2004). Codificación 27, Registro Oficial Suplemento 465 de 19 de noviembre de 2004.

Manzano, P. (2014). *El marco jurídico de la gestión ambiental ecuatoriana al amparo de la Constitución de 2008*. (Tesis previa a la obtención del Título de Abogado). Quito: Universidad Central del Ecuador.

Molina, C. (2013). *Una aproximación al paisaje como categoría jurídica y derecho subjetivo en el plan de ordenamiento territorial de Medellín*. Opinión Jurídica. Medellín: Universidad de Medellín. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/ojum/v12n23/v12n23a04.pdf>.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (s.f.). *Problemática en el Centro Histórico de Quito y Áreas Patrimoniales. Diagnóstico Estratégico- Áreas Históricas*. Quito. Recuperado de [http:// gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/ interactivos/historicas/files/assets/basic-html/page1.html](http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/wp-content/uploads/documentos/interactivos/historicas/files/assets/basic-html/page1.html).

Municipalidad de Temuco, Universidad Mayor. (s.f). *Estudio actualización diagnóstico territorial para la modificación al plan*



regulador. Estudio de paisaje e imagen urbana. Temuco: Centro de Estudios Ciudad Paisaje y Ruralidad. Recuperado de [http://www.temuco.cl/theinfo/resultadoPlan/CapV\\_IMAGEN-URBANA.pdf](http://www.temuco.cl/theinfo/resultadoPlan/CapV_IMAGEN-URBANA.pdf).

Muñoz, P. (2015). *Arquitectura Popular en Azuay y Cañar 1977-1978*. Cuenca: Universidad de Cuenca.

Nogué, J. (2007). *La construcción social del paisaje*. Revista de geografía Norte Grande. Madrid: Biblioteca nueva.

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2015). *El suelo es un recurso no renovable*. Recuperado de <http://www.fao.org>.

Proaño, C. (2016). *Ambiente y resiliencia en las ciudades*. Ponencia presentada en Hábitat III, Quito.

Ramírez, L. y Pértile, V. (2013). Cambio de uso de suelo y tendencias de la expansión urbana entre 1990 y 2030 en Juan José Castelli y Villa Ángel, Chaco, Argentina. *Geografía y Sistemas de Información Geográfica (GEOSIG)*, 5 (5), 194-21. Recuperado de <http://www.gesigproeg.com.ar>.

Sancho Royo, F. (1999). *El Paisaje y la Carretera*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Sancho, F. (1974). *Actitudes ante el paisaje*. Estudio Experimental. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Sancho, F. y Carmona, J. (1993). *El paisaje y la carretera*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transporte. Recuperado de <http://paisajeyterritorio.es/assets/el-paisaje-y-su-utilidad-para-la-ordenacion-del-territorio.-zoido-naranjo%2C-f.pdf>.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2014). *Proyecto de ensanchamiento de la avenida Ordoñez Lasso, Cuenca*.

Tommerbakk, M. (2016). *Informe Histórico de la Avenida Ordoñez Lasso*. Cuenca: Departamento de Investigación de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales del GAD Municipal del Cantón Cuenca.


Zoido Naranjo, F. (2002). *El paisaje y su utilidad en la ordenación del territorio*. Aspectos conceptuales, de conocimiento y fundamentos legales. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transporte. Recuperado de <http://paisajeyterritorio.es/assets/el-paisaje-y-su-utilidad-para-la-ordenacion-del-territorio.-zoido-naranjo%2C-f.pdf>.

Zoido Naranjo, F. (s.f.). *Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo*. 190/191 Integración ambiental. Recuperado de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0581071.pdf>.





MINISTERIO COORDINADOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL		INPC	
INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DEL ECUADOR		INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL	
INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES		INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES	
UGMC		UGMC	
DECRETO DE EMERGENCIA			
<b>8. ÉPOCA DE CONSTRUCCIÓN</b>		<b>11. VULNERABILIDAD</b>	
8.01 SIGLO DE CONST.: 8.01.04 (1900 a 1999) 8.02 FECHA: 0		11.01 RIESGOS NATURALES	
<b>9. ESTADO DE CONSERVACIÓN:</b> 9.01 SÓLIDO		<input type="checkbox"/> 11.01.01 ERUPCIONES <input type="checkbox"/> 11.01.05 FALLAS GEOLÓ <input checked="" type="checkbox"/> 11.01.02 SISMOS 11.01.06 OTROS: POLUCION <input type="checkbox"/> 11.01.03 DESLAVES <input checked="" type="checkbox"/> 11.01.04 INUNDACIONES	
<b>10. ACCIONES EMERGENTES RECOMENDADAS:</b>		11.02 ANTRÓPICOS	
MEJORAR LAS INSTALACIONES ELECTRICAS GENERALES Y EL LOCAL DESTIBADO AL COMERCIO		<input type="checkbox"/> 11.02.01 Conflictos de Tenenci 11.01.06 Otros: <input type="checkbox"/> 11.02.02 Malas Intervenciones <input type="checkbox"/> 11.02.03 Abandono	
<b>12. IMÁGENES FOTOGRÁFICAS:</b>		<b>13. DESCRIPCIÓN DEL INMUEBLE:</b>	
 		VIVIENDA AISLADA SIN RETIRO FRONTAL NI POSTERIOR Y COSTA DE 3 CRUJIAS.	
<b>14. DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA (Fachada)</b>			
14.01 INFLUENCIA DE FACHADA: 14.01.01 POPULAR / VERNÁCULA			
<b>14.08 ACCESO O PORTADA</b>			
14.08.03.03 INSCRIPCIONES:			
<b>14.11 COLOR</b>			
14.11.01 ZÓCALO PB:		14.11.05 PARED PA: BLANCO	
14.11.02 PAREDES PB: BLANCO		14.11.06 MOLDURAS PA:	
14.11.03 MOLDURAS PB:		14.11.07 CARPINTERIA PA: CAFÉ	
14.11.04 CARPINTERIA PB: CAFÉ			
<b>15. TIPOLOGÍA FORMAL:</b> 15.05 ARQ. POPULAR O VERNÁCULA			
15.14 OTROS: 16. TIPOLOGÍA FUNCIONAL: 16.01 VIVIENDA			

MINISTERIO COORDINADOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL		INPC	
INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DEL ECUADOR		INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL	
INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES		INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES	
UGMC		UGMC	
DECRETO DE EMERGENCIA			
N° FICHA: E13-004			
<b>17.01 CIMENTACIÓN:</b> 9.01 SÓLIDO		<b>17.06 CIELO RASO:</b> 9.02 DETERIORADO	
<input checked="" type="checkbox"/> 18.01.01 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.01.02 H° CÍCLOPE <input type="checkbox"/> 18.01.03 H° ARMADO <input type="checkbox"/> 18.01.04 PILOTES		<input type="checkbox"/> 18.06.01 ESTERA <input type="checkbox"/> 18.06.01 ESTERA <input checked="" type="checkbox"/> 18.06.03 MADERA <input type="checkbox"/> 18.06.04 EST. ARTES. <input type="checkbox"/> 18.06.05 LATÓN <input type="checkbox"/> 18.06.06 ALUMINIO Y MODULOS <input type="checkbox"/> 18.06.07 ENCHACLEADO	
<b>17.02.01 ESTRUCC. COLUMNAS:</b> 9.02 DETERIORA		<b>17.07.01 CUBIERTA ESTRUCC.</b> 9.02 DETERIORADO	
<input checked="" type="checkbox"/> 18.02.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.02.02 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.02.03 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.02.04 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.02.05 H° ARMADO		<input checked="" type="checkbox"/> 18.07.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.07.02 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.07.03 LOSA	
<b>17.02-02 ESTRUCC. VIGAS:</b> 9.02 DETERIORA		<b>17.07.02 CUB. RECUB.</b> 9.02 DETERIORADO	
<input checked="" type="checkbox"/> 18.02.06 MADERA <input type="checkbox"/> 18.02.07 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.02.08 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.02.09 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.02.10 H° ARMADO		<input checked="" type="checkbox"/> 18.07.04 TEJA <input type="checkbox"/> 18.07.05 FIBROCEMENTO <input type="checkbox"/> 18.07.06 PAJA <input type="checkbox"/> 18.07.07 ZING	
<b>17.03 MUROS/ PAREDES:</b> 9.01 SÓLIDO		<b>17.08.01 ESCALERA ESTRUCC.</b> 9.02 DETERIORADO	
<input type="checkbox"/> 18.03.01 BAHAREQUE <input type="checkbox"/> 18.03.02 ADOBE <input checked="" type="checkbox"/> 18.03.03 TAPAL <input type="checkbox"/> 18.03.04 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.03.05 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.03.06 MADERA <input type="checkbox"/> 18.03.07 CAÑA <input type="checkbox"/> 18.03.08 BLOQUE		<input checked="" type="checkbox"/> 18.08.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.08.02 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.08.03 H° <input type="checkbox"/> 18.08.04 MARMOL <input checked="" type="checkbox"/> 18.08.05 MADERA <input type="checkbox"/> 18.08.06 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.08.07 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.08.08 MARMOL <input type="checkbox"/> 18.08.09 H° <input type="checkbox"/> 18.08-09 SIN REC.	
<b>17.03.01 ZÓCALO:</b>		<b>17.08.02 ESC RECUB.</b> 9.02 DETERIORADO	
<input type="checkbox"/> 18.03.09 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.03.10 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.03.11 MADERA <input type="checkbox"/> 18.03.12 LATÓN <input type="checkbox"/> 18.03.13 CERÁMICA <input type="checkbox"/> 18-03-14 PINTURA <input type="checkbox"/> 18.03.15 ENLUCIDO DE CEMENTO		<input checked="" type="checkbox"/> 18.08.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.08.02 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.08.03 H° <input type="checkbox"/> 18.08.04 MARMOL <input checked="" type="checkbox"/> 18.08.05 MADERA <input type="checkbox"/> 18.08.06 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.08.07 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.08.08 MARMOL <input type="checkbox"/> 18.08.09 H° <input type="checkbox"/> 18.08-09 SIN REC.	
<b>17.04 PISO:</b> 9.01 SÓLIDO		<b>17.11 SOPORTAL ESTRUCC.</b> 9.02 DETERIORA	
<input type="checkbox"/> 18.04.01 TIERRA <input type="checkbox"/> 18.04.02 PIEDRA <input checked="" type="checkbox"/> 18.04.03 MADERA <input type="checkbox"/> 18.04.04 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.04.05 CEMENTO <input type="checkbox"/> 18.04.06 CERÁMICA <input type="checkbox"/> 18.04.07 BALDOSA <input type="checkbox"/> 18-04-08 ALFOMBR		<input checked="" type="checkbox"/> 18.11.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.11.02 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.11.03 MARMOL <input type="checkbox"/> 18.11.04 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.11.05 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.11.06 H° ARMADO	
<b>17.05 ENTREPISO:</b> 9.02 DETERIORADO		<b>17.12 BARANDALES:</b> 9.02 DETERIORADO	
<input checked="" type="checkbox"/> 18.05.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.05.02 MADERA Y LA <input type="checkbox"/> 18.05.03 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.05.04 H°		<input checked="" type="checkbox"/> 18.12.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.12.02 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.12.03 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.12.04 MARMOL <input type="checkbox"/> 18.12.05 H° <input type="checkbox"/> 18.12.06 ALUMINIO	
<b>20. IMAGEN FOTOGRÁFICA:</b>			
			
<b>21. INTERVENCIONES ANTERIORES</b>		<b>22. ALTERACIONES</b>	
21.01.01 CIENTOS: 21.01.02 PISOS: 21.01.03 ENTREPIOS: 21.01.04 CIELO RASO: 21.01.05 ESTRUCTURA: 21.01.06 MUROS 21.01.07 PAREDES TABIQUES: 21.01.08 CUBIERTAS: 21.01.09 INSTALACIONES: 21.01.09 OTROS:		22.01 TIPOLOGICAS <input type="checkbox"/> 22.02 MORFOLÓGICAS <input type="checkbox"/> 22.03 TÉCNICO CONSTRUCTIVAS <input checked="" type="checkbox"/> 22.04 AÑADIDOS <input type="checkbox"/> 22.05 FALTANTES 22.06 DESCRIPCIÓN: EN PARTE POSTERIOR	
<b>FECHA DE REVISIÓN:</b>		<b>REVISADO POR:</b> Mera Silva Hernán	
		<b>APROBADO POR:</b> Medina Lazo Nancy Soledad	
<b>23. OBSERVACIONES:</b>			

**Imagen 59.** Archivo documental del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6. (2009). *Ficha de registro de edificaciones patrimoniales, sistema SIPCE.* (Ficha).





# MINISTERIO COORDINADOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DEL ECUADOR

INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES

UGMC

DECRETO DE EMERGENCIA



1. ENTIDAD INVESTIGADORA INPC Austro		Nº ficha: E06-007	
1.01 REGISTRADO POR	1.02 FECHA	2.01 ARCHIVO Nº:	2.02 REGISTRO Nº: 1/1
Chacón Moscoso Ximena Soledad	06-sep-08	2.03 CÓDIGO DE BIENES INMUEBLES:	BI-01-01-65-00-08-0037
1.03 DENOMINACIÓN DEL BIEN INMUEBLE		2.04 CLAVE CATASTRAL:	
VIVIENDA / JOSE SALDANA			


3. TENENCIA:		5. LOCALIZACIÓN	
PRIVADO	5.01 PROVINCIA:	5.02 CANTÓN:	5.03 CIUDAD (Cabecera cantonal):
4. USOS	AZUAY	Cuenca	Cuenca (Cabecera Cantonal y Capit
4.01 ORIGINAL:	5.04 PARROQUIA:	5.05 CALLE PRINCIPAL:	5.06 Nº: 4-66
VIVIENDA	Sayausi	5.07 INTERSECCIÓN:	
4.02 ACTUAL:	5.04 SECTOR:	5.04.02 RECINTO:	5.04.02 COMUNIDAD:
VIVIENDA	RURAL	5.04.02 SITIO:	5.04.02 OTROS:
5.08 COORDENADAS UTM		X: 715795	Y: 9681212 Z: 2662

6. PLANTAS ESQUEMÁTICAS:		7.01 EMPLAZAMIENTO Y ORIENTACIÓN:
6.01 ÁREA TOTAL CONSTRUIDA:	353,43	
6.02 ÁREA DE TERRENO:	300	

--	--




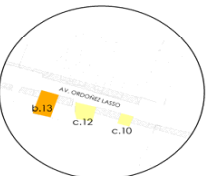

MINISTERIO COORDINADOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL		INPC	
INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DEL ECUADOR		INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL	
INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES		INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES	
UGMC		UGMC	
DECRETO DE EMERGENCIA			
<b>8. ÉPOCA DE CONSTRUCCIÓN</b>		<b>11. VULNERABILIDAD</b>	
8.01 SIGLO DE CONST.: 8.01.04 (1900 a 1999) 8.02 FECHA: 1920		11.01 RIESGOS NATURALES	
<b>9. ESTADO DE CONSERVACIÓN:</b> 9.01 SÓLIDO		<input type="checkbox"/> 11.01.01 ERUPCIONES <input type="checkbox"/> 11.01.05 FALLAS GEOLO <input checked="" type="checkbox"/> 11.01.02 SISMOS <input type="checkbox"/> 11.01.06 OTROS: <input type="checkbox"/> 11.01.03 DESLAVES <input type="checkbox"/> ALTO TRAFICO <input checked="" type="checkbox"/> 11.01.04 INUNDACIONES <input type="checkbox"/> VEHICULAR	
<b>10. ACCIONES EMERGENTES RECOMENDADAS:</b>		11.02 ANTRÓPICOS	
MEJORAR LA CUBIERTA, CIELO RASO, ESCALERAS, PASAMANOS Y PAREDES.		<input type="checkbox"/> 11.02.01 Conflictos de Tenenci <input type="checkbox"/> 11.01.06 Otros: <input type="checkbox"/> 11.02.02 Malas Intervenciones <input type="checkbox"/> 11.02.03 Abandono	
<b>12. IMÁGENES FOTOGRÁFICAS:</b>		<b>13. DESCRIPCIÓN DEL INMUEBLE:</b>	
 		EL INMUEBLE SE ENCUENTRA EMPLAZADO DE FORMA AISLADA SIN RETIRO FRONTAL Y CON RETIRO POSTERIOR, TIENE DOS CRUJIAS, UN PATIO INTERIOR Y CORREDORES TANTO EN LA PARTE BAJA Y ALTA.	
<b>14. DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA (Fachada)</b>		<b>ANÁLISIS DESCRIPTIVO DE FACHADA</b>	
14.01 INFLUENCIA DE FACHADA: 14.01.01 POPULAR / VERNÁCULA		LA IMPLANTACIÓN DE LA FACHADA ES ESQUINERA, CON UNA DIRECTRIZ HORIZONTAL DE DOS PISOS, CON ZOCALO Y CON SOPORTAL EN PLANTA BAJA Y ALTA, REMATA EN ALERO, CON UNA PUERTA EN LA PLANTA BAJA Y DOS PUERTAS EN PLANTA ALTA Y DOS VENTANAS EN LA PLANTA BAJA. LOS BARANDALES SON GEOMÉTRICOS, SU TEXTURA DE LAS PAREDES ES LISA Y DEL ZOCALO ES CHAMPEADO.	
<b>14.08 ACCESO O PORTADA</b>			
14.08.03.03 INSCRIPCIONES:			
<b>14.11 COLOR</b>			
14.11.01 ZÓCALO PB:	AP 17	14.11.05 PARED PA:	AP 02
14.11.02 PAREDES PB:	ZP 02	14.11.06 MOLDURAS PA:	
14.11.03 MOLDURAS PB:		14.11.07 CARPINTERIA PA:	AMARILLO
14.11.04 CARPINTERIA PB:	AMARILLO		
<b>15. TIPOLOGÍA FORMAL:</b>		<b>16. TIPOLOGÍA FUNCIONAL:</b>	
15.05 ARQ. POPULAR O VERNÁCULA		16.01 VIVIENDA	
15.14 OTROS::			





MINISTERIO COORDINADOR DE PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL		INPC	
INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL DEL ECUADOR		INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL	
INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES		INVENTARIO DE BIENES INMUEBLES	
UGMC		UGMC	
DECRETO DE EMERGENCIA			
N° FICHA: E08-013			
<b>17.01 CIMENTACIÓN:</b> 9.01 SÓLIDO		<b>17.06 CIELO RASO:</b> 9.01 SÓLIDO	
<input checked="" type="checkbox"/> 18.01.01 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.01.02 H° CÍCLOPE <input type="checkbox"/> 18.01.03 H° ARMADO <input type="checkbox"/> 18.01.04 PILOTES		<input type="checkbox"/> 18.06.01 ESTERA <input type="checkbox"/> 18.06.01 ESTERA <input checked="" type="checkbox"/> 18.06.03 MADERA <input type="checkbox"/> 18.06.04 EST. ARTES. <input type="checkbox"/> 18.06.05 LATÓN <input type="checkbox"/> 18.06.06 ALUMINIO Y <input type="checkbox"/> 18.06.07 ENCHACLEADO <input type="checkbox"/> MODULOS	
<b>17.02.01 ESTRUCC. COLUMNAS:</b> 9.01 SÓLIDO		<b>17.07.01 CUBIERTA ESTRUCC.</b> 9.01 SÓLIDO	
<input checked="" type="checkbox"/> 18.02.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.02.02 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.02.03 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.02.04 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.02.05 H° ARMADO		<input checked="" type="checkbox"/> 18.07.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.07.02 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.07.03 LOSA	
<b>17.02.02 ESTRUCC. VIGAS:</b> 9.01 SÓLIDO		<b>17.07.02 CUB. RECUB.</b> 9.02 DETERIORADO	
<input checked="" type="checkbox"/> 18.02.06 MADERA <input type="checkbox"/> 18.02.07 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.02.08 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.02.09 HIERRO <input type="checkbox"/> 18.02.10 H° ARMADO		<input checked="" type="checkbox"/> 18.07.04 TEJA <input type="checkbox"/> 18.07.05 FIBROCEMENTO <input type="checkbox"/> 18.07.06 PAJA <input type="checkbox"/> 18.07.07 ZING	
<b>17.03 MUROS/ PAREDES:</b> 9.01 SÓLIDO		<b>17.08.01 ESCALERA ESTRUCC.</b> 9.01 SÓLIDO	
<input type="checkbox"/> 18.03.01 BAHAREQUE <input checked="" type="checkbox"/> 18.03.02 ADOBE <input type="checkbox"/> 18.03.03 TAPAL <input type="checkbox"/> 18.03.04 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.03.05 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.03.06 MADERA <input type="checkbox"/> 18.03.07 CAÑA <input checked="" type="checkbox"/> 18.03.08 BLOQUE		<input checked="" type="checkbox"/> 18.08.03 H° <input type="checkbox"/> 18.08.04 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.08.05 MADERA <input type="checkbox"/> 18.08.06 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.08.07 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.08.08 MARMOL <input checked="" type="checkbox"/> 18.08.09 H° <input type="checkbox"/> 18.08.09 SIN REC.	
<b>17.03.01 ZÓCALO:</b>		<b>17.08.02 ESC RECUB.</b> 9.01 SÓLIDO	
<input type="checkbox"/> 18.03.09 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.03.10 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.03.11 MADERA <input type="checkbox"/> 18.03.12 LATÓN <input type="checkbox"/> 18.03.13 CERÁMICA <input type="checkbox"/> 18.03.14 PINTURA <input type="checkbox"/> 18.03.15 ENLUCIDO DE CEMENTO		<input type="checkbox"/> 18.08.05 MADERA <input type="checkbox"/> 18.08.06 LADRILLO <input type="checkbox"/> 18.08.07 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.08.08 MARMOL <input checked="" type="checkbox"/> 18.08.09 H° <input type="checkbox"/> 18.08.09 SIN REC.	
<b>17.04 PISO:</b> 9.01 SÓLIDO		<b>20. IMAGEN FOTOGRÁFICA:</b>	
<input type="checkbox"/> 18.04.01 TIERRA <input type="checkbox"/> 18.04.02 PIEDRA <input type="checkbox"/> 18.04.03 MADERA <input type="checkbox"/> 18.04.04 LADRILLO <input checked="" type="checkbox"/> 18.04.05 CEMENTO <input type="checkbox"/> 18.04.06 CERÁMICA <input type="checkbox"/> 18.04.07 BALDOSA <input type="checkbox"/> 18-04-08 ALFOMBR			
<b>17.05 ENTREPISO:</b> 9.01 SÓLIDO			
<input checked="" type="checkbox"/> 18.05.01 MADERA <input type="checkbox"/> 18.05.02 MADERA Y LA <input type="checkbox"/> 18.05.03 HIERRO <input checked="" type="checkbox"/> 18.05.04 H°			
<b>21. INTERVENCIONES ANTERIORES</b>		<b>22. ALTERACIONES</b>	
21.01.01 CIMENTOS:		<input type="checkbox"/> 22.01 TIPOLOGICAS <input type="checkbox"/> 22.02 MORFOLÓGICAS <input type="checkbox"/> 22.03 TÉCNICO CONSTRUCTIVAS <input checked="" type="checkbox"/> 22.04 AÑADIDOS <input type="checkbox"/> 22.05 FALTANTES 22.06 DESCRIPCIÓN:	
21.01.02 PISOS:			
21.01.03 ENTREPISOS:			
21.01.04 CIELO RASO:			
21.01.05 ESTRUCTURA:			
21.01.06 MUROS			
21.01.07 TABIQUES:			
21.01.08 CUBIERTAS:			
21.01.09 INSTALACIONES:			
21.01.10 OTROS:			
<b>FECHA DE REVISIÓN:</b>		<b>REVISADO POR:</b> Mera Silva Hernán	
		<b>APROBADO POR:</b>	

**Imagen 60.** Archivo documental del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural Regional 6. (2009). Ficha de registro de edificaciones patrimoniales, sistema SIPCE. (Ficha).



## B. Fichas de registro de la Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales

REGISTRO DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES EN EL EJE DE LA AV. ORDOÑEZ LASSO		cuenca MUNICIPALIDAD DIRECCIÓN DE ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES	
<b>IDENTIFICACIÓN:</b>			
CLAVE CATASTRAL:		CATALOGACIÓN:	a b c
DIRECCIÓN:	Av. Ordóñez Lasso	CODIGO ID:	b.13
NOMBRE DEL INMUEBLE:		AFECTADA SEGÚN PROYECTO	S
		AFECTADA SEGÚN PROPUESTA	N
<b>FOTOGRAFÍA:</b>		<b>CROQUIS DE UBICACIÓN:</b>	
			
<b>CARACTERÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN:</b>			
<b>EXPRESION FORMAL DOMINANTE:</b>		<b>ALTURA DE LA EDIFICACIÓN</b> 8,50 mts.	
Arquitectura Popular <input checked="" type="checkbox"/>			
Ecléctica <input type="checkbox"/>			
<b>COMPONENTES DE FACHADAS:</b>			
Portales <input checked="" type="checkbox"/>		REMATE DE FACHADA Aleros <input checked="" type="checkbox"/>	
Galerías <input checked="" type="checkbox"/>		Antepecho/Cornisas <input type="checkbox"/>	
Balcones/Terrazas <input type="checkbox"/>			
Canecillos <input checked="" type="checkbox"/>			
<b>CARACTERÍSTICAS URBANAS:</b>		<b>TIPO DE IMPLANTACIÓN:</b>	
Longitud de Fachada 12,3 mts.		Continua con Retiro Frontal <input type="checkbox"/>	
Portal al Público <input type="checkbox"/>		Continua sin Retiro Frontal <input checked="" type="checkbox"/>	
Portal Semi-Público <input checked="" type="checkbox"/>		Pareada con Retiro Frontal <input type="checkbox"/>	
<b>CONTEXTO:</b>		Pareada sin Retiro Frontal <input type="checkbox"/>	
Integrada en tramo con valor <input type="checkbox"/>		Aislada con Retiro Frontal <input type="checkbox"/>	
No Integrada, tramo sin valor <input checked="" type="checkbox"/>		Aislada sin Retiro Frontal <input type="checkbox"/>	
<b>MATERIALES</b>		<b>USOS DOMINANTES</b>	
Muros Adobe <input type="checkbox"/>		Vivienda <input type="checkbox"/>	
Cubierta Teja <input type="checkbox"/>		Comercial/Producción <input type="checkbox"/>	
Carpinterías Madera <input type="checkbox"/>		Mixta <input type="checkbox"/>	
<b>ESTADO DE CONSERVACIÓN</b>		Religioso <input type="checkbox"/>	
Bueno <input type="checkbox"/>		Equipamiento <input type="checkbox"/>	
Regular <input checked="" type="checkbox"/>		Otro <input checked="" type="checkbox"/>	
Malo <input type="checkbox"/>		Cuál? Abandonada <input type="checkbox"/>	
<b>GRADO DE ALTERACIÓN</b>		<b>ALTERACIONES IDENTIFICADAS:</b>	
Alto <input type="checkbox"/>		Tipología:	
Medio <input type="checkbox"/>		Morfología:	
Bajo <input checked="" type="checkbox"/>		Técnico Constructivas:	
		Otros:	
<b>OBSERVACIONES:</b>			

REGISTRO DE EDIFICACIONES PATRIMONIALES EN EL EJE DE LA AV. ORDOÑEZ LASSO		 <small>MUNICIPALIDAD</small> <small>DIRECCIÓN DE ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIALES</small>	
<b>IDENTIFICACIÓN:</b>			
CLAVE CATASTRAL:		CATALOGACIÓN:	<input type="radio"/> a <input type="radio"/> b <input checked="" type="radio"/> c
DIRECCIÓN:	Av. Ordóñez Lasso y César Andrade y Cordero	CODIGO ID:	c.14
NOMBRE DEL INMUEBLE:		AFECTADA SEGÚN PROYECTO	N
		AFECTADA SEGÚN PROPUESTA	N
<b>FOTOGRAFÍA:</b> 	<b>CROQUIS DE UBICACIÓN:</b> 		
<b>CARACTERÍSTICAS DE LA EDIFICACIÓN:</b>			
EXPRESION FORMAL DOMINANTE:	Arquitectura Popular <input checked="" type="checkbox"/> Ecléctica <input type="checkbox"/>	ALTURA DE LA EDIFICACIÓN	8,00 mts.
COMPONENTES DE FACHADAS:	Portales <input type="checkbox"/> Galerías <input type="checkbox"/> Balcones/Terrazas <input checked="" type="checkbox"/> Canecillos <input checked="" type="checkbox"/>	 REMATE DE FACHADA	Aleros <input checked="" type="checkbox"/> Antepecho/Cornisas <input type="checkbox"/>
CARACTERÍSTICAS URBANAS:	Longitud de Fachada <input type="text" value="20,4"/> mts. Portal al Público <input type="checkbox"/> Portal Semi-Público <input type="checkbox"/>	TIPO DE IMPLANTACIÓN:	
CONTEXTO:	Integrada en tramo con valor <input type="checkbox"/> No Integrada, tramo sin valor <input checked="" type="checkbox"/>	Continúa con Retiro Frontal <input type="checkbox"/> Continua sin Retiro Frontal <input checked="" type="checkbox"/> Pareada con Retiro Frontal <input type="checkbox"/> Pareada sin Retiro Frontal <input type="checkbox"/> Aislada con Retiro Frontal <input type="checkbox"/> Aislada sin Retiro Frontal <input type="checkbox"/>	
MATERIALES	Muros <input type="text" value="Adobe y ladrillo"/> Cubierta <input type="text" value="Teja"/> Carpinterías <input type="text" value="Madera"/>	USOS DOMINANTES	
ESTADO DE CONSERVACIÓN	Bueno <input type="checkbox"/> Regular <input checked="" type="checkbox"/> Malo <input type="checkbox"/>	Vivienda <input type="checkbox"/> Comercial/Producción <input checked="" type="checkbox"/> Mixta <input type="checkbox"/> Religioso <input type="checkbox"/> Equipamiento <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>	
GRADO DE ALTERACIÓN	Alto <input checked="" type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Bajo <input type="checkbox"/>	Cuál? _____  ALTERACIONES IDENTIFICADAS: Tipología: Espacios nuevos por uso. Morfología: Cambio en vanos. Técnico Constructivas: Nuevos materiales. Otros: _____	
<b>OBSERVACIONES:</b>			
El inmueble ha sido readecuado para el uso comercial.			





2018

“La arquitectura debe pertenecer al entorno donde va a situarse y adornar el paisaje en vez de desgraciarlo.”

Frank Lloyd Wright